This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

OCEANS
70
Fra
.P3313m

PURCHASED WITH A GRANT FROM
THE ANDREW W. MELLON FOUNDATION

LAW LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF VIRGINIA

MANUEL PRATIQUE

DU

CAPITAINE DE NAVIRE

AU POINT DE VUE LÉGAL

PAR

Fernand PAULMIER

AVOCAT AU BARREAU DE CHERBOURG
ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE DE SAINT-POL-DE-LÉON
MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DES AVOCATS DE SAINT-MICHEL-DE-RIOM, PROFESSEUR DE LÉGISLATION NAVALE
A L'ÉCOLE PRATIQUE D'ARTS ET DES DUCS, A DOUARNENEZ, MEMBRE CORRESPONDANT
DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉDUCATION ET D'ENSEIGNEMENT

PARIS
LIBRAIRIE A. MARESCQ AINÉ
A. CHEVALIER-MARESCQ, SUCCESSEUR
20, RUE SOUFFLOT, 20

1883

A mon excellent confrère Deman
Hommage affectueux

MANUEL PRATIQUE

DU

CAPITAINE DE NAVIRE

Châteauroux. — Typ. et Stéréotyp. A. MAJESTÉ.

MANUEL PRATIQUE

DU

CAPITAINE DE NAVIRE

AU POINT DE VUE LÉGAL

PAR

Fernand PAULMIER

AVOCAT AU BARREAU DE DUNKERQUE
CHEVALIER DE L'ORDRE DE SAINT-GRÉGOIRE-LE-GRAND
MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DES AVOCATS DE SAINT-PIERRE-DE-ROME, PROFESSEUR DE LÉGISLATION USUELLE
A L'INSTITUTION N.-D. DES DUNES A DUNKERQUE, MEMBRE CORRESPONDANT
DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'ÉDUCATION ET D'ENSEIGNEMENT

PARIS
LIBRAIRIE A. MARESCQ AINÉ
A. CHEVALIER-MARESCQ, SUCCESSEUR
20, RUE SOUFFLOT, 20

1883

U.V.A.
NOV 6 1991
LAW LIBRARY

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

—

1° **Étude sur l'hypothèque maritime** (loi du 10 décembre 1874).

2° **Cours de législation usuelle.**

3° **Organisation légale des bureaux de bienfaisance libres.**

4° **Études sur la loi du 20 août 1881,** qui modifie divers articles du Code civil.

5° **Étude sur les assurances sur la vie** au point de vue fiscal et au point de vue civil.

Châteauroux. — Typographie et Stéréotypie A. MAJESTE.

OCEANS
110
Fra
P3313m

A MON EXCELLENT CONFRÈRE ET AMI

Me René HOVELT

AVOCAT AU BARREAU DE DUNKERQUE

HOMMAGE AFFECTUEUX.

Fernand PAULMIER.

MANUEL PRATIQUE

DU

CAPITAINE DE NAVIRE

AU POINT DE VUE LÉGAL

CHAPITRE PREMIER

DU CAPITAINE

I

Qu'est-ce qu'un capitaine ?

1. Nul ne peut être préposé au commandement d'un NAVIRE, s'il n'a acquis la qualité de CAPITAINE, MAITRE ou PATRON, dans les formes et aux conditions prescrites par les lois spéciales qui déterminent les unes et les autres.

Et d'abord QU'EST-CE QU'UN NAVIRE ?

2. Le mot NAVIRE est générique, et s'applique à toutes constructions employées à naviguer sur mer, telles que chaloupes, barques, bateaux, etc., lorsque ces objets ne

sont pas eux-mêmes des accessoires destinés au service d'un bâtiment plus considérable [1].

Les navires se distinguent par leur forme, leur voilure, leur grandeur ; une foule de dénominations diverses, comme celles de bricks, goélettes, trois-mâts, cutters, brigantins, sloops, tartanes, felouques, lougres, etc., servent à désigner à l'instant quelle est la force du navire.

3. Par trois-mâts, on entend généralement tout navire à voiles carrées, mâté d'un grand mât, d'un mât de misaine et d'un mât d'artimon.

La goélette (de goéland) est un navire léger, de 50 à 100 tonneaux, allongé, peu large, construit essentiellement pour la course ; il porte deux mâts, le mât de misaine et le mât d'artimon, fort inclinés en arrière ; une grande voile et une voile de misaine trapézoïdale enverguées à une corne ou pic, et presque toujours les mâts hauts sortant des huniers, parfois une voile de fortune à la vergue carrée de l'avant, et des focs.

Le *brick* (du radical *brig*, agitation, course), est un bâtiment à deux mâts, grand-mât et mât de misaine, qui porte des hunes à l'extrémité des bas-mâts, ce qui le distingue des goélettes, qui n'ont que des barres.

Les *bricks-goélettes* ont une hune au mât de l'avant, et une barre au mât de l'arrière.

Le *cutter* ou *cotre* est un petit bâtiment léger et rapide, à un seul mât planté en avant du centre de longueur du navire, et penché en arrière ; ses voiles principales sont

1. *Navem accipere debemus, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.* L. 1, § 6. *De exerç. act.*

coupées en oreilles ; il porte aussi des voiles carrées, comme huniers et perroquets.

Le *sloop* est un caboteur à un seul mât, construit pour bien naviguer au plus prêt ; c'est, en petit, la construction du cutter.

Le *lougre* est un petit bâtiment à deux mâts, porteur de deux grandes voiles trapézoïdales ; il est fin de l'arrière, et renflé par l'avant.

Le *chasse-marée* est un petit bâtiment à deux mâts, qui fait le commerce de petit cabotage, et transporte la marée et autres denrées.

Le *brigantin* est un petit brick à un ou deux ponts, qui était surtout employé dans l'origine par les corsaires de Tunis et de la Barbarie ; il n'a ordinairement que deux mâts ; lorsqu'il a trois mâts, il diffère des navires ordinaires en ce qu'il n'a pas de mât d'artimon, et que sa grande voile, la brigantine, s'envergue sur un *pic* ou sur un *gui*.

La *tartane* est un petit bâtiment de la Méditerranée, portant un grand mât, un mât de tapecu et un beaupré, avec une voile triangulaire.

La *felouque* est un petit bâtiment long et étroit, de la famille des galères ; elle a deux mâts, et va à la voile et à l'aviron ; elle est encore en usage dans la Méditerranée.

La *chaloupe* est une embarcation forte et solide, non pontée, allant à l'aviron et à la voile. On s'en sert dans les ports et les rades pour le transport des vivres, des munitions, des ancres, et des fardeaux de tout genre. En pleine mer, elle reste fixée sur le pont du navire.

4. Mais la loi ne s'arrête pas à ces distinctions ; elle

emploie toujours l'expression générique de *navire*, et cette expression comprend tout ce qui est consacré à la navigation maritime, les navires du plus petit tonnage comme du plus fort [1].

5. Le mot *vaisseau*, quoique non moins générique que les mots *navire* et *bâtiment*, s'applique plus spécialement aux bâtiments de l'État.

6. Voyons maintenant CE QU'EST UN CAPITAINE DE NAVIRE.

7. On nomme CAPITAINE, MAITRE, OU PATRON celui auquel sont confiés la conduite et le gouvernement d'un navire.

La qualification de CAPITAINE ne fut donnée d'abord qu'aux commandants des vaisseaux de l'État. Les officiers préposés à la conduite des bâtiments marchands étaient appelés MAITRES sur les côtes de l'Océan, et PATRONS sur celles de la Méditerranée ; aujourd'hui les noms de maître et de patron ne se donnent plus guère qu'aux conducteurs de petites embarcations.

8. On appelle CAPITAINE AU LONG COURS, le capitaine qui fait des voyages au long cours ; MAITRE AU CABOTAGE, le capitaine qui ne fait que le cabotage.

1. *Animadvertendum est quod nomen navis uti genericum, convenit omnibus vàscellis, et sicetiam urcæ et pineo, licet sint naves minoris armamenti et securitatis.* (Casaregis, Disc. I, n° 20.) — *Sub vocabulo navis, omnia navigationum genera comprehenduntur.* (Stypmanus, *Jus maritimum*, pars III, cap. I, n° 8.

LONG COURS ; — CABOTAGE ; — BORNAGE.

9. I. — Aux termes de la loi du 14 juin 1854, « sont ré-» putés VOYAGES DE LONG COURS ceux qui se font au delà des » limites ci-après déterminées :

» Au sud, le 30e degré de latitude nord ;

» Au nord, le 72e degré de latitude nord ;

» A l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de Paris ;

» A l'est, le 44e degré de longitude du méridien de Paris. »

10. II. — Le GRAND CABOTAGE comprend la navigation qui se fait dans les limites ci-dessus [1].

11. III. — Quant au PETIT CABOTAGE, ses limites ne sont pas les mêmes, suivant qu'il s'agit de l'administration de la marine ou des douanes.

Pour la marine, le petit cabotage comprend la navigation qui se fait sur la Méditerranée depuis et compris les ports de Naples à l'est et Malaga à l'ouest, jusqu'au cap de Creuz, aux confins du petit Roussillon, ainsi que celle de Corse, Sardaigne et les îles Baléares, et pour les navires expédiés des côtes de l'Océan depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque, les voyages d'Angleterre, de Belgique, de Saint-Sébastien, du Passage, et de la Corogne, en Espagne.

1. Aux termes d'un arrêt du Conseil d'État du 17 septembre 1838, les voyages d'un port français de la Méditerranée à un port de l'Algérie sont considérés comme voyages de grand cabotage.

12. Une circulaire de l'Administration des Douanes, en date du 11 brumaire an II, décide que les voyages entre deux ports français de l'Océan, ou entre deux ports français de la Méditerranée sont du petit cabotage.

13. Enfin, un décret du 26 février 1862, article 1er, § 2, a fixé d'une manière définitive les limites du grand et du petit cabotage pour chacune de nos colonies de la manière suivante :

1° *Martinique et Guadeloupe.*

Grand cabotage : côtes et îles situées entre le cap Saint-Roch sur la côte orientale de l'Amérique du sud et la partie septentrionale de l'île de Terre-Neuve, soit dans toute la portion de l'Atlantique comprise à l'ouest du 35° et entre les 5° de latitude sud et 52° de latitude nord.

Petit cabotage : l'espace compris entre le 8° et le 19° de latitude nord et depuis le 61° de longitude occidentale du méridien de Paris jusqu'à une ligne partant de l'extrémité ouest de l'île de Porto-Rico et dirigée sur le cap de Chichibaco, dans l'Amérique méridionale.

2° *Guyane française.*

Grand cabotage : comme pour la Martinique et la Guadeloupe.

Petit cabotage : l'espace compris entre le fleuve des Amazones et celui de l'Orénoque.

3° *Sénégal.*

Grand cabotage : limites au nord, îles Canaries ; au sud, le Gabon ; à l'ouest, îles du cap Vert ; soit à l'est du 30° de longitude ouest, entre les parallèles de 0 à 30° nord.

Petit cabotage : il comprend le banc d'Arguin et le parcours entre ce point et Sierra-Leone.

4° *Ile de la Réunion.*

Grand cabotage : côtes et îles situées sur les mers qui s'étendent du cap Bonne-Espérance jusque et y compris les îles de la Sonde.

Petit cabotage: navigation des côtes de l'île et celle qui a lieu entre l'île de la Réunion et Maurice.

5° *Établissements de l'Inde.*

Grand cabotage : Comme pour l'île de la Réunion.

Petit cabotage : Pour Mahé, la côte de Malabar, depuis Surate jusqu'au cap Comorin, et pour les établissements situés dans la presqu'île, la côte du Coromandel, depuis le Gange jusqu'à la pointe des Galles.

II

Qui peut être nommé capitaine de navire.

14. Règle générale.—Le capitaine ne peut être choisi que parmi les navigateurs français réunissant les qualités requises par les lois et règlements.

§ 1er. — *Du capitaine au long cours.*

15. Aux termes du décret impérial du 26 janvier 1857, il y a deux sortes d'examen pour les marins qui aspirent au brevet de capitaine au long cours ou au brevet de maître au cabotage ; l'un, qui porte sur la pratique de la navigation, est confié à un officier de la marine ; et l'autre, qui porte sur la théorie, est fait par un examinateur d'hydrographie.

16. Chaque année, le ministre de la marine désigne deux officiers supérieurs de la marine, en activité de service, et indique la tournée que chacun de ces officiers doit faire dans les ports de France pour procéder à l'examen sur la pratique ; chacun des deux examinateurs d'hydrographie reçoit, à la même époque, une indication semblable, à l'effet de procéder à l'examen sur la théorie.

17. Les examens sont publics. Les époques auxquelles ils ont lieu, ainsi que l'itinéraire des examinateurs, sont annoncés quatre mois à l'avance.

Les examinateurs de pratique doivent précéder dans les ports les examinateurs de théorie, de manière que leurs opérations soient terminées avant l'arrivée de ces derniers.

18. *Conditions d'admission.* — Nul ne peut être admis à subir l'examen pour l'obtention du brevet de capitaine au long cours :

1° S'il n'est âgé de 24 ans accomplis avant le 1er juillet de l'année de l'examen ;

2° S'il ne justifie de 60 mois de navigation effective sur les bâtiments français, dont 12 mois au moins à bord des bâtiments de l'État autres que les stationnaires et les bâtiments de servitude employés dans l'intérieur des ports et rades.

L'embarquement à titre correctionnel ne peut être admis dans la supputation de ces 12 mois.

Sont dispensés de la condition de 12 mois de service à bord des bâtiments de l'État :

1° Les candidats qui ont subi une détention de plus de deux ans dans les prisons de l'ennemi ;

2° Les candidats atteints d'infirmités évidentes, ou qui ont été déclarés impropres au service de la flotte d'une manière absolue par les conseils de santé des ports militaires.

19. EXAMEN DE PRATIQUE. — Pour être admis à subir l'examen de pratique, le candidat doit fournir :

1° Son acte de naissance. — Les candidats d'origine étrangère sont tenus de justifier de leur naturalisation, ou de leur admission à domicile en France.

2° L'état de ses services.

3° Une attestation de bonne conduite, délivrée par le maire du lieu de son domicile, et visée par le commissaire de l'inscription maritime.

4° Les certificats des capitaines des bâtiments à bord desquels il a navigué, attestant son aptitude et sa bonne conduite, visés par les commissaires de l'inscription maritime.

20. Il est procédé à l'inscription des candidats dont les pièces sont reconnues régulières, sur des listes nominatives établies d'après l'espèce de commandement auquel ils aspirent.

Ces listes sont ouvertes, savoir :

Dans les ports chefs-lieux d'arrondissement maritime, au secrétariat du commissaire général ;

Dans les ports chefs-lieux de sous-arrondissement, au secrétariat du chef de service de la marine ;

Et dans les quartiers, au bureau du commissaire de l'inscription maritime.

Les listes d'inscription sont arrêtées et remises à l'examinateur, avec toutes les pièces à l'appui, au moment de son arrivée dans le port d'examen.

21. L'examinateur procède à un tirage au sort des candidats portés sur les listes qui lui ont été remises.

Le sort indique l'ordre dans lequel les candidats sont interrogés.

22. L'examen porte :

1° Sur le gréement ;

2° Sur la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur, et des embarcations.

Toutes les parties du programme sont également obligatoires.

23. L'examinateur prononce seul sur le mérite des candidats et sur leur admission.

Les candidats déclarés inadmissibles ne peuvent se présenter de nouveau à l'examen que l'année suivante.

L'examinateur établit des listes, par ordre de mérite, des candidats qu'il a examinés. Ces listes sont formées séparément pour les capitaines au long cours et pour les maîtres au cabotage ; elles sont divisées en deux séries ; la première comprend les candidats admissibles, la seconde les inadmissibles.

L'examinateur établit pour chacun des candidats déclarés admissibles un certificat d'aptitude pratique, qui lui permet de se présenter à l'examen de théorie, pendant trois tournées, à partir de la date du certificat. A l'expi-

ration de cette période, tout candidat qui ne justifie pas de 6 mois au moins d'embarquement sur un bâtiment affecté à la navigation pour laquelle il se propose de commander, ou sur un bâtiment de l'État, autre que les stationnaires et les bâtiments de servitude employés dans l'intérieur des ports et rades, ne peut être admis à l'examen de théorie, sans avoir été, au préalable, déclaré de nouveau admissible pour la pratique. Si cette condition de navigation a été remplie, le certificat d'aptitude continue d'être valable pour une seconde période de deux années, et ainsi de suite, pourvu que le marin qui en est porteur accomplisse 6 mois au moins de navigation dans chaque période de deux années.

24. L'examinateur adresse directement au ministre les listes qu'il a établies.

Il en remet un double, selon qu'il y a lieu, au commissaire général, au chef du service de la marine, ou au commissaire de l'inscription maritime ; il y joint les pièces qui accompagnaient les listes d'inscription, et les certificats d'aptitude.

Cette liste est ouverte immédiatement après le départ de l'examinateur, et les certificats remis aux destinataires par le commissaire de l'inscription maritime; les états de service et autres pièces produites par les candidats admis leur sont rendus pour qu'ils puissent se présenter à l'examen de théorie.

Les états de service et autres pièces produites par les candidats non admis sont renvoyés à leurs quartiers d'inscription, et ne peuvent leur être rendus qu'après la clôture des examens généraux.

25. Examen de théorie. — Sont seuls admis à subir l'examen de théorie les navigateurs qui ont obtenu le certificat d'aptitude pratique.

Ceux des candidats qui se présentent à l'examen après les deux années pendant lesquelles ce certificat est valable, doivent prouver, par leur état de services, ou par une attestation du commissaire de leur quartier d'inscription, l'accomplissement des six mois de navigation exigés pour l'admission à l'examen de pratique (V. n° 19).

De plus, les candidats doivent produire les justifications indiquées au n° 19 ci-dessus. Au moment de leur inscription, les candidats apposent leur signature dans une colonne *ad hoc* de la liste sur laquelle ils sont portés.

L'autorité maritime qui procède à l'inscription constate l'identité du candidat par le rapprochement de la signature du certificat d'aptitude de celle de la liste.

Toute fraude est déférée aux tribunaux.

26. L'examinateur procède à un tirage au sort des candidats portés sur les listes qui lui ont été remises.

Il exige de chaque candidat qu'il appose sa signature sur la liste de classement en regard de son nom.

Le sort indique l'ordre dans lequel les candidats sont interrogés.

27. Les *épreuves orales comprennent :*

1° Les éléments d'arithmétique et les notions élémentaires d'algèbre jusqu'aux équations du premier degré inclusivement ;

2° La géométrie élémentaire ;

3° Les deux trigonométries ;

4° Des notions élémentaires d'astronomie et de navigation ;

5° L'usage des instruments nautiques ;

6° Des notions élémentaires sur les machines à vapeur et leur application à la navigation.

28. Les *épreuves écrites* comprennent :

1° Deux séries de calculs, conformes aux types adoptés ;

2° Une série de questions portant sur les connaisances exigées ;

3° Une composition française.

29. Toutes ces matières sont également obligatoires. Des programmes détaillés en sont dressés par le ministre de la marine.

Les candidats sont classés par ordre de mérite.

Les candidats déclarés inadmissibles ne peuvent se représenter à l'examen que l'année suivante.

30. Brevet de commandement. — Les candidats qui, ayant satisfait aux conditions exigées pour se présenter aux examens généraux, ont été déclarés admissibles à la suite desdits examens, reçoivent du ministre de la marine et des colonies leur brevet de commandement.

31. Les officiers et les aspirants de première classe de la marine nationale, retraités, réformés ou démissionnaires, peuvent obtenir le brevet de capitaine au long cours sans avoir subi les examens généraux de pratique et de théorie, pourvu qu'ils justifient des conditions d'âge et de navigation indiquées au n° 18 ci-dessus.

§ 2. — *Du maître au cabotage.*

32. Les règles indiquées aux nos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 29, 30, et 31 sont applicables aux jeunes gens qui sollicitent le brevet de maître au cabotage.

33. L'examen de pratique porte :

1° Sur le gréement ;

2° Sur la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur, et des embarcations ;

3° Sur les sondes ;

4° Sur la connaissance des fonds ;

5° Sur le gisement des terres et écueils, les courants et les marées, dans les limites assignées au cabotage, et plus particulièrement en ce qui concerne les côtes de France.

Toutes les parties du programme sont également obligatoires.

34. Pour l'examen de théorie, les *épreuves orales* comprennent :

1° Les éléments d'arithmétique pratique ;

2° Des notions élémentaires de géométrie ;

3° Des éléments de navigation pratique ;

4° Des notions élémentaires sur les machines à vapeur et leur application à la navigation.

Les *épreuves écrites* comprennent :

1° Deux séries de calculs conformes aux types adoptés ;

2° Une réponse écrite à l'une des questions de l'examen.

35. Aux termes de l'ordonnance royale du 25 novem-

bre 1827, les maîtres au cabotage ont le droit de commander des navires tant pour le grand que pour le petit cabotage.

Et aux termes de l'article 1er de la loi du 21 juin 1836, les marins pourvus du grade de maître au cabotage sont autorisés, concurremment avec les capitaines au long cours, à commander les navires employés à la pêche de la morue, soit à Terre-Neuve et aux îles de Saint-Pierre et Miquelon, soit sur les côtes d'Islande.

§ 3. — *Du maître de pêche.*

36. Aux termes du décret du 20 mars 1852, tout marin, âgé de 24 ans au moins, et réunissant 60 mois de navigation, dont 12 sur les bâtiments de l'État, peut commander au *bornage*.

37. On entend par *bornage* la navigation faite par une embarcation jaugeant 35 tonneaux au plus, avec faculté d'escales entre son port d'attache et un autre point déterminé, mais qui n'en doit pas être distant de plus de 15 lieues marines.

Tout individu non autorisé qui exerce le commandement d'une embarcation destinée au bornage est puni d'une amende de 100 francs.

Le commandement d'une embarcation armée à la petite pêche ne peut être exercé que par un marin définitivement inscrit.

III

Par qui est nommé le capitaine de navire.

38. Restreint dans la catégorie des brevetés, le choix du capitaine est abandonné à la volonté du propriétaire, de l'armateur, ou de la majorité des copropriétaires du navire.

39. La nomination du capitaine et son acceptation forment entre lui et celui ou ceux qui l'ont nommé un véritable contrat de mandat.

40. Les conditions en sont constatées par le rôle d'équipage ou par la convention des parties. (C. com. 250 ; — C. civ. 1134, 1160.) Voir au surplus n° 203 et suivants.

41. QUESTION. — Si un propriétaire de navire traitait avec un capitaine actuellement au service d'un autre, serait-il exposé à une action en dommages-intérêts ?

M. Pardessus enseigne l'affirmative, en se basant sur les articles 10, 11 et 12 de la loi du 22 germinal an XI sur les ouvriers. Nous croyons, avec M. Bédarride[1], sans qu'il soit nécessaire de développer ici son système, la négative plus fondée : le seul devoir que la loi ait imposé au capitaine sur ce point est écrit dans l'article 238 du

1. Sur les articles 221 et 222, n° 356.

Code de commerce [1], mais la peine résultant de sa violation lui est toute personnelle [2].

1. Art. 238 : « Tout capitaine de navire, engagé pour un voyage est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers le propriétaire et les affréteurs. »

2. Remarquons qu'au Brésil un capitaine qui embauche un matelot déjà engagé par un autre capitaine, est puni d'une amende de 100 réaux par chaque contravention, et que si, par suite de ce fait, le départ du navire subit un retard, le capitaine doit la réparation de ce préjudice.

CHAPITRE II

DES DROITS ET DEVOIRS GÉNÉRAUX DU CAPITAINE ÉTENDUE DE SA RESPONSABILITÉ

SECTION I

Des droits et devoirs généraux du capitaine.

§ I. — *Le capitaine est-il un commerçant ?*

42. *Les capitaines de navire sont-ils commerçants ?*

Un arrêt de la cour de Bordeaux, du 1er août 1831 [1], classe les capitaines de navire parmi les commerçants pa ce motif que l'article 633 du Code de commerce considère comme commerciaux tous engagements de gens de mer pour le service des bâtiments de commerce, et que les capitaines de navire font leur profession habituelle de contracter de tels engagements.

Nous préférons de beaucoup la solution donnée par le tribunal de commerce de Bordeaux dans son jugement du 19 juillet 1858 [2] ; il en résulte que le capitaine de navire est un simple employé de commerce lorsqu'il navigue

1. D. P. 33-2-3.
2. D. P. 60-3-31.

pour le compte d'un armateur ; et qu'il n'est commerçant que lorsqu'il est intéressé à l'entreprise en qualité de propriétaire armateur. « Attendu, dit ce jugement, que si » l'article 634 du Code de commerce répute actes de commerce tous accords et conventions pour les salaires et » loyers des gens d'équipage et tous engagements des » gens de mer pour le service des bâtiments de commerce, » ce n'est que relativement à l'armateur, qui engage les » gens de mer pour compléter une expédition maritime » essentiellement commerciale, mais que, de la part des » gens de mer, cet engagement n'a pas le caractère d'un » acte de commerce, pas plus que l'engagement d'un » commis ou de tout autre ouvrier ou mandataire qui loue » ses services moyennant un salaire ;

» Attendu que le capitaine n'est pas dans une condition différente de celle des autres gens de mer ; qu'il ne » fait pas un acte de commerce en engageant ses services » pour la conduite d'un navire ; que si, par la nature » même de ses fonctions, il est appelé, pendant le cours du » voyage qu'il dirige, à faire des actes essentiellement » commerciaux, il ne les fait que comme mandataire, et » pour le compte du propriétaire du navire ; que n'y étant » pas personnellement intéressé, il n'est pas commerçant » par cela seul qu'il sert d'intermédiaire, de même que le » commis qui fait des achats et des ventes pour son commettant n'est pas commerçant lui-même ; mais le devient, » s'il fait personnellement et pour son compte un négoce » quelconque, et s'il est propriétaire en tout ou en partie » du navire qu'il commande ; que, dans ce cas, ce n'est » pas en sa qualité de capitaine qu'il est réputé commerçant mais en sa qualité de propriétaire armateur du

» navire, ou comme se livrant à un commerce quelconque » en dehors de sa qualité et de ses fonctions de capitaine. »

43. Cette solution est très juridique.

Il en résulte :

1° Que c'est seulement dans le cas où le capitaine est intéressé à l'entreprise en qualité de propriétaire-armateur du navire, que son contrat de mariage devra recevoir la publicité à laquelle sont assujettis les contrats de mariage des commerçants par les articles 67 et 68 du Code de commerce.

2° Que ce n'est que dans ce cas qu'il doit être soumis à la patente. (V. le n° suivant).

44. PATENTE DES CAPITAINES DE NAVIRE. — Il était logique de ne soumettre à la patente que les capitaines de navire naviguant pour leur compte. C'est ce qu'a fait la loi du 25 avril 1844.

Aux termes de cette loi, les capitaines naviguant pour leur compte doivent être assimilés aux armateurs, et soumis au même impôt, savoir :

Comme droit fixe :

1° Pour le long cours, 40 centimes par chaque tonneau (maximum 400 francs) ;

2° Pour le grand et le petit cabotage, la pêche de la baleine et celle de la morue, 25 centimes par chaque tonneau (maximum 400 francs) ;

3° Entreprises de paquebots et bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs :

Pour voyages de long cours, 300 francs ;

Sur fleuves, rivières et le long des côtes, 200 francs.

4° Entreprises de bateaux remorqueurs, 150 francs.

5° Entreprises de paquebots et bateaux à vapeur pour le transport des marchandises, 200 francs.

A ces droits fixes, il y a eu lieu d'ajouter, dans tous les cas, le droit proportionnel du quinzième de la valeur locative de la maison d'habitation, des magasins, chantiers et autres locaux servant à l'entreprise.

45. La loi nouvelle du 15 juillet 1880 dispose, article 17: « Ne sont pas assujettis à la patente.... 5° Les capitaines de navire de commerce ne naviguant pas pour leur compte. »

§ 2. — *Privilèges du capitaine de navire.*

46. *Monopole de ses fonctions.* — Le capitaine muni du brevet réglementaire a seul le droit de commander un navire.

Celui qui usurpe les fonctions de capitaine de navire, et l'armateur qui lui confie sciemment le commandement de son navire, sont passibles chacun d'une amende de 300 francs.

47. *Dispense du service militaire.* — La loi du 27 juillet 1872, article 21, porte :

« Les jeunes gens liés au service dans les armées de » terre ou de mer, en vertu d'un brevet ou d'une commis- » sion, et qui cessent leur service, ainsi que les jeunes » marins portés sur les registres matricules de l'inscrip- » tion maritime qui se feront rayer de l'inscription mari- » time, seront tenus d'en faire la déclaration au maire de » la commune dans les deux mois et de retirer expédition

» de leur déclaration, et d'accomplir dans l'armée active » le service prescrit par la loi, et de faire ensuite partie des » réserves selon la classe à laquelle ils appartiennent. — » Faute par eux de faire cette déclaration et de la sou- » mettre au visa du préfet du département, dans le délai » d'un mois, ils seront déférés aux tribunaux ordinaires, » et punis d'un emprisonnement d'un mois à un an. »

48. *Discipline à bord.* — Sur son bord, et à la mer, le capitaine est pourvu des droits du commandement ; il exerce sur son bord, la police du navire.

La direction des manœuvres n'appartient qu'à lui.

Il exerce aussi la police du pavillon, et arbore, suivant les diverses circonstances, le pavillon national, le pavillon d'arrondissement et la flamme.

La loi lui confie une autorité disciplinaire sur les gens de l'équipage, et sur les passagers.

Nous reviendrons sur ces différents points sous le chapitre IV.

49. *Invalides.* (Voir le n° 376.)

SECTION II

Responsabilité du capitaine de navire.

§ 1. — *Son fondement.*

50. La mission confiée au capitaine d'un navire, dit M. Bédarride, appelait toute la sollicitude du législateur. Les funestes conséquences, les malheurs irréparables que

pouvait entraîner un moment de fatale négligence commandait la plus grande sévérité dans tout ce qui pouvait le prévenir et l'empêcher. En effet, maître absolu de la direction de la navigation, le capitaine n'est pas seulement l'arbitre suprême des intérêts pécuniaires importants dont les propriétaires et les chargeurs l'ont rendu dépositaire, il dispose, en outre, du salut et de la vie de l'équipage et des passagers. Tout dépend de sa vigilance, de sa scrupuleuse fidélité à remplir tous ses devoirs. Il ne suffisait pas de s'être assuré de sa capacité, il fallait l'intéresser le plus puissamment possible à en faire un emploi éclairé et utile.

§ 2. — *Son étendue.*

51. Elle est indiquée par les articles 221 et 222 du code de commerce :

« *Art.* 221. Tout capitaine, maître ou patron, chargé de » la conduite d'un navire, ou autre bâtiment, est garant » de ses fautes, même légères, dans l'exercice de ses » fonctions. »

« *Art.* 222. Il est responsable des marchandises dont » il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette re- » connaissance se nomme *connaissement*. »

Le capitaine étant le mandataire des propriétaires, la loi, en le soumettant à la responsabilité de ses fautes mêmes légères, ne fait que lui appliquer les principes du droit commun sur les obligations du mandataire salarié. C'est ce que constate l'exposé des motifs présenté au Corps législatif par M. Bégouen, conseiller d'État (séance du 8 septembre 1807).

52. Le capitaine répond de ses *fautes légères*. Doit-il être déclaré responsable de ses fautes *très légères ?*

En général, le mandataire, même salarié, n'est pas responsable de la faute *très légère* [1].

MM. Delamarre et Lepoitvin distinguent entre le mandataire civil et le mandataire commercial : « Ce dernier, disent-ils, toujours certain de gagner, quelle que soit pour le commettant l'issue de l'opération, doit à la chose commise non pas seulement les soins qu'il apporte à ses propres intérêts, mais encore les soins que la loi romaine exige de celui qui emprunte à usage, *exactissimam diligentiam custodiendæ rei præstare compellitur, nec sufficit eamdem diligentiam adhibere quam suis rebus adhibet, si alius diligentior custodire potuerit* [2]. »

Troplong pense qu'en matière commerciale, c'est le type du bon père de famille commerçant qui doit servir de base, et que, quand on trouve qu'un mandataire commercial s'est réglé sur ce modèle, il a satisfait aux lois de la prudence et de la bonne foi [3].

Cette question n'a pas encore été, à notre connaissance, tranchée par les tribunaux. Mais nous n'hésitons pas à nous ranger, avec M. Bédarride[4], à l'opinion de MM. Delamarre et Lepoitvin ; car c'est vraiment le capitaine de navire qui doit être l'homme aux cent yeux, *totus oculeus*, pour qui il n'y a point de fautes vénielles, en faveur de qui il ne saurait exister d'excuse toutes les fois qu'il s'est

1. Sic *Troplong*, art. 1992, nos 391 et suivants.— Toullier est d'un avis contraire.

2. *Traité du contrat de commission*, titre II, no 219.

3. *Loco citato*.

4. No 358.

écarté d'une manière quelconque de la marche qu'il devait suivre.

§ 3. — *Comment elle naît.*

53. Elle naît par le seul fait de l'acceptation par le capitaine du commandement du navire.

§ 4. — *Le capitaine peut-il s'en affranchir ?*

54. Un arrêt de la Cour de cassation du 4 juin 1834 a décidé que l'autorité du capitaine, en ce qui concerne la conduite du navire, le commandement des manœuvres et la discipline de l'équipage, est une délégation de l'autorité publique ; que, dès lors, le capitaine ne peut valablement l'abdiquer en faveur d'une personne étrangère à la marine, et que la convention renfermant une pareille abdication est frappée d'une nullité radicale et absolue.

Et nous trouvons dans le *Journal de Marseille* (tome IX, 1. 38), un jugement du 2 août 1827, par lequel le tribunal de commerce de cette ville établit que la hiérarchie des pouvoirs à bord des navires marchands est d'ordre public ; qu'en conséquence, la convention par laquelle le capitaine titulaire en chef est privé du commandement du navire et subordonné au capitaine en second, est illicite et nulle, et ne peut recevoir aucune exécution.

55. Le propriétaire du navire peut-il valablement stipuler, à l'égard du chargeur, par une clause du connaissement, qu'il ne répondra pas des fautes et négligences du capitaine ?

Par un arrêt du 23 février 1864 [1], rendu après partage, la chambre civile de la cour de cassation avait annulé un arrêt de la cour d'Aix qui avait refusé de valider cette clause ; mais cette décision était fondée sur ce que ce contrat avait été conclu sous l'empire de la loi anglaise. En 1869, la cour suprême fut de nouveau saisie de la question; M. le premier avocat général de Raynal prit des conclusions tendant à faire explicitement reconnaître la validité de la clause d'exonération ; la chambre civile, dans son arrêt du 28 janvier 1869 [1], n'a pas résolu la question d'une manière formelle, mais elle a admis implicitement la thèse soutenue par le ministère public [2].

Par arrêt du 14 mars 1879 [3], la cour de cassation semble avoir résolu définitivement la question par l'affirmative : « Attendu que les conventions tiennent lieu de loi à » ceux qui les ont faites, si elles ne sont défendues par » la loi, ou contraires à l'ordre public ou aux bonnes » mœurs ; — attendu qu'aucune loi ne défend aux pro- » priétaires de navires de stipuler qu'ils ne répondront » pas des fautes du capitaine ou de celles de l'équipage ; » qu'une telle convention n'est pas davantage contraire à » l'ordre public ou aux bonnes mœurs ; qu'en effet, tout en » admettant que l'ordre public ou les bonnes mœurs ne » permettraient pas, en principe, de s'exonérer des fau- » tes de ses préposés, et s'il est vrai que le capitaine est » le commis ou le préposé du propriétaire du navire, il » est également vrai que, dans l'exercice de son comman- » dement, le capitaine échappe, en fait et en droit, à

1. D. P. 64. 1. 66.
2. D., P. 69. 1. 94.
3. V. les conclusions de M. de Raynal, D. P. 69. 1. 91.

» l'autorité de son commettant et à sa direction; qu'aussi, » lui-même est-il frappé, par les articles 221 et 222 du » Code de commerce, d'une responsabilité directe et prin- » cipale. » (*Sic* Rouen, 14 juin 1876, D. P. 77. 2. 69 ; — Cass., 2 avril 1878, D. P. 78. 1. 49.)

§ 5.— *Quels capitaines sont responsables.*

56. La responsabilité édictée par l'art. 221 du Code de commerce est générale et absolue, sans qu'il y ait lieu d'examiner quel engagement a été contracté.

Elle s'applique au capitaine *à la part* comme au capitaine appointé *par mois,* en ce sens qu'ils sont tous deux responsables de la faute même légère. En effet, la loi ne fait pas de distinction ; le capitaine à la part n'est pas un mandataire gratuit, mais un mandataire salarié ; il est même plus largement récompensé, ce qui, loin de diminuer sa responsabilité, la rend, au contraire, plus rigoureuse (V. arrêt de la cour de Rennes, du 21 juillet 1816).

57. On s'est demandé si cette responsabilité s'applique également à un capitaine de remorqueur.

Le contrat de remorquage constituant surtout un contrat de transport, le capitaine du navire remorqueur est, de droit, responsable de la perte du navire remorqué, et il n'échappe à cette responsabilité qu'en prouvant que la perte est le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure. C'est ce qui résulte d'un arrêt de la cour de cassation du 27 janvier 1880 (D. P. 80. 1. 401).

§ 6. — *Examen de la responsabilité du capitaine.*

58. Barateria civile. — Lorsque les fautes commises par le capitaine n'ont aucun caractère de criminalité, elles ne constituent que ce qu'on appelle la *barateria simple* ou *civile*, et ne donnent lieu qu'à une action civile en responsabilité; lors, au contraire, qu'elles constituent des crimes, des délits, ou des contraventions, elles sont justiciables, à titre de *barateria criminelle*, des tribunaux de répression.

Nous ne nous occupons, pour le moment, que de la barateria civile. (V. pour ce qui concerne la barateria criminelle, le décret disciplinaire et pénal de 1852.)

CAS DIVERS DE BARATERIE CIVILE.

59. Incendie. — Le capitaine n'est pas responsable de l'incendie arrivé à son bord par l'effet de matières inflammables contenues dans des caisses qu'il a chargées avec soin, si ces marchandises ne lui ont pas été déclarées par le chargeur et s'il a dû ignorer l'existence de ces matières dans les caisses.

« Attendu, dit un arrêt de la cour de cassation du 20 fé-
» vrier 1844, que si, d'une part, il a été jugé en fait par l'arrêt
» attaqué que l'incendie du navire *l'Émile* a été occasionné
» par une faute consistant dans l'embarquement d'acide
» nitrique sans précaution, d'autre part le même arrêt a
» jugé que le capitaine Jouve n'a ni su, ni pu savoir que,
» dans les deux caisses indiquées comme contenant des
» médicaments, se trouvait renfermé de l'acide nitrique ;
» — Attendu que le même arrêt ajoute que le capitaine

» a donné à ces caisses tous les soins qu'il devait à des » colis de cette nature, et qu'aucune faute ni reproche ne » pouvait lui être adressé ; — Attendu que, de ces circon- » stances, appréciées souverainement en fait par l'arrêt » attaqué, il résulte la preuve que l'incendie du navire a » été, quant au capitaine, un événement de force ma- » jeure [1]. »

60. Le capitaine n'est pas responsable de l'incendie qui s'est, pendant qu'il était à terre pour ses fonctions, déclaré à bord par le fait d'un matelot en état d'ivresse ; c'est là un cas fortuit, ou de force majeure (Rouen, 13 juin 1848, D. P. 50. 5. 407) :

« Attendu que l'article 227 du Code de commerce dispose » que le capitaine est tenu d'être en personne dans son » navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et ri- » vières ; — Que l'article 228 ajoute que, pour le cas de » contravention à cette disposition, il est responsable de » tous les événements envers les personnes intéressées au » navire ou au chargement ; — Qu'il en découle néces- » sairement la conséquence qu'en dehors des indications » qui viennent d'être faites, il peut, sans contrevenir à son » devoir, s'abstenir d'être à son bord, surtout lorsque ses » fonctions l'appellent ailleurs ; — Qu'il n'y a donc pas » obligation pour lui de se tenir, dans les ports, continuelle- » ment sur son navire ; — Que cela, d'ailleurs, lui serait » impossible, puisqu'il doit surveiller toutes les affaires » qui s'y rattachent ; — Attendu que si, d'une part, la loi

1. Mais il est évident que si le chargement se composait de matières naturellement inflammables, les tribunaux admettraient plus facilement la faute du capitaine.

» est sévère à l'égard du capitaine chargé par elle d'appor-
» ter un soin scrupuleux à la conservation des choses qui
» lui sont confiées, elle a dû aussi, pour être juste envers
» lui, laisser au juge le soin d'examiner si les faits et cir-
» constances qui ont précédé et accompagné le sinistre
» dont on se plaint ont eu lieu sans qu'il ait pu le prévoir ;
» — Que vouloir, dans tous les cas et sans examen, faire
» peser sur lui la responsabilité d'un événement que rien
» ne fait pressentir, ce serait, ce que le législateur n'a cer-
» tainement pas voulu, appliquer avec une rigueur par
» trop excessive les principes qui régissent la matière ; —
» Qu'une telle doctrine, si elle était admise, amènerait
» inévitablement cette conséquence fâcheuse, d'empêcher
» ceux qui se vouent à la navigation de continuer la car-
» rière qu'ils avaient entreprise [1]. ».

61. — En cas d'incendie, il y a présomption que ce sinistre est arrivé par la faute du capitaine, et c'est à lui qu'il appartient de prouver que l'accident a eu lieu par l'effet d'une force majeure (Aix, 11 juillet 1833 ; — Rouen, 2 mai 1844 ; — Cass., 4 janvier 1832 ; — Douai, 1er février 1841).

Mais la cour de Rouen (arrêt du 3 mai 1844) ajoute ce correctif que cette preuve ne peut pas toujours avoir le même degré de précision ; que si, dans certains cas, le capitaine peut et doit indiquer la cause directe de l'incendie, il serait injuste d'exiger de lui cette preuve lorsque, par la force des choses, elle est impossible.

Nous trouvons dans le même sens deux jugements du

1. V. ci-après, n° 63, une décision analogue pour le cas d'échouement.

tribunal de commerce du Havre des 8 juillet 1867 et 4 août 1868 et un arrêt de la cour de Rouen du 24 juin 1868.

Les tribunaux peuvent puiser la preuve de l'absence de faute du capitaine dans le rapport de ce capitaine, dûment vérifié par l'équipage (Trib. comm. du Havre, 30 décembre 1867 ; — Aix, 11 décembre 1865), ou dans les circonstances exclusives de toute faute imputable au capitaine ou à l'équipage (Trib. comm. du Hâvre, 8 décembre 1868.)

62. Échouement. — Le capitaine n'est pas responsable de l'échouement occasionné par des erreurs commises dans les cartes et instruments usités dans le port du départ, et auxquels il s'en est rapporté (Trib. comm. Marseille, 23 décembre 1832.)

Dans toutes les traversées, les erreurs dans les longitudes, calculées *par estime,* sont fréquentes ; elles ne peuvent, alors même qu'elles sont considérables, être imputées comme fautes au capitaine. C'est ce qu'a jugé la cour de Bordeaux par arrêt du 6 décembre 1838 : « Attendu » qu'il est constaté par des professeurs d'hydrographie, et » par des marins expérimentés, dont la moralité mérite » la confiance de la justice, que dans toutes les traversées, » et notamment dans celle des Antilles, l'espace en lon- » gitude est considérable, et que, avec les moyens et les » instruments ordinaires de la navigation, les erreurs en » longitude par l'estime sont fréquentes, et que ces er- » reurs, alors même qu'elles seraient considérables, ne » peuvent jamais être imputées comme faute au capitaine; » — Que les moyens de rectifier cette estime avec les

» instruments ordinaires ne sont pas toujours praticables, » et sont souvent inexacts, et qu'il arrive fréquemment » que, dans les courtes traversées, on ne peut pas trouver » un instant pour les opérer avec justesse. »

63. Le capitaine n'est pas personnellement responsable de l'échouement, lorsqu'il est établi qu'au moment de l'accident il était légitimement descendu à terre, laissant le commandement à son second.

En effet, l'article 227 du Code de commerce ne fait une obligation formelle au capitaine d'être en personne sur son navire qu'à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières ; en dehors de ces cas, les juges ont toute latitude pour apprécier, d'après les circonstances, s'il est ou non en faute [1].

64. Le capitaine n'est pas responsable de la perte d'effets, qui, après l'échouement du navire, ont été pillés par des individus qui y ont pénétré en grand nombre sous prétexte de sauvetage, lorsque cette perte paraît devoir être attribuée à la fatalité des circonstances, et non à un défaut de prudence de sa part [2].

65. CONTRAVENTIONS A LA LÉGISLATION DOUANIÈRE ÉTRANGÈRE.— Le capitaine et l'armateur doivent, au même titre, connaître la législation douanière du pays où l'un conduit son navire et l'autre expédie sa marchandise. Par suite, la responsabilité des dépenses occasionnées par la saisie

1. *Sic* Paris, 3e juillet 1873, D. P. 76. 2. 164. Voir ce que nous avons dit *suprà* au n° 60, et l'arrêt de la Cour de Rouen du 13 juin 1848.

2. Bordeaux, 6 décembre 1838.

d'un navire important en pays étranger des marchandises prohibées par les lois de ce pays, doit être supportée à la fois par le capitaine et par l'expéditeur, la saisie ayant eu pour cause une faute commune à l'un et à l'autre.

C'est ce qui résulte d'un arrêt de la cour d'Aix du 22 novembre 1867.

Nous devons toutefois faire observer que cet arrêt est en désaccord avec la doctrine, qui décidait généralement qu'en cas d'envoi de marchandises dont l'entrée est prohibée, c'est, en principe, à l'expéditeur qu'incombe la responsabilité de cette contravention. En effet, Valin s'exprime ainsi :

« Comme le fait du maître ne peut nuire à l'affréteur, » de même le fait de l'affréteur ne peut nuire au maître. » Ainsi, si, par son fait, le navire est arrêté en route, ou » si, à son arrivée, la charge de ses marchandises est ar- » rêtée par sa faute, ou parce qu'elles sont saisies par ses » créanciers, ou *parce qu'elles sont prohibées,* il doit né- » cessairement, outre le fret en entier, payer au maître » les frais du retardement qu'il lui a causés [1]. »

De son côté, Bédarride professe que si le navire est arrêté au départ ou à l'arrivée parce que les marchandises chargées sont prohibées à l'importation ou à l'exportation, la faute est, en ce cas, tout entière du côté du chargeur, qui doit être exclusivement responsable de ses conséquences.

Et Dalloz se prononce dans le même sens.

66. La Cour de cassation a décidé, par arrêt du 22 juil-

1. Valin, sur l'ordonnance de la marine, titre Du frêt, art. 9, éd. de 1776, t. I, p. 649.

let 1867, que la saisie d'un navire, motivée par l'introduction faite dans un port étranger, en contravention aux lois de douanes du pays, de marchandises que le capitaine avait embarquées pour son compte sur le navire contrairement aux prohibitions de la charte-partie, peut être déclarée imputable à la faute de ce capitaine : que, par suite, si cette saisie a entraîné au préjudice de l'affréteur de ce navire l'inexécution de la charte-partie en mettant obstacle à un chargement de retour qui y avait été stipulé, l'affréteur a droit à des dommages-intérêts.

Cet arrêt est plus conforme aux principes que celui de la Cour d'Aix ; car, dans ce cas, le capitaine est responsable, non pas comme capitaine, mais comme armateur, puisqu'il avait embarqué pour son propre compte.

67. Rats. — La législation maritime de tous les peuples reconnaît que le capitaine est responsable du dommage causé aux marchandises par les rats lorsqu'il n'a pas embarqué de chat. A ce point de vue, le capitaine a satisfait à toutes ses obligations lorsqu'il justifie avoir embarqué un chat, sans qu'on puisse lui reprocher de n'en avoir embarqué qu'un seul (Trib. comm. Marseille, 21 mai 1851 et 20 juin 1855).

Le *Consulat de la mer* disait dans son chapitre 65 : « Si » la marchandise chargée sur le navire se trouve rongée » par les rats, et qu'on n'ait pas eu la précaution de met- » tre des chats à bord, le patron est tenu de ce dommage » ; et le chapitre 66 ajoutait : « Le patron ne répond point » du dommage causé par les rats, si les chats qui étaient

» à bord sont morts pendant le voyage, pourvu qu'au pre-
» mier endroit où il a touché, il n'ait rien oublié pour s'en
» procurer d'autres. »

Un arrêt de la cour de Paris du 21 décembre 1843 met à la charge de l'assureur sur facultés qui a garanti la baraterie de patron l'avarie résultant du dommage causé par les rats. Il s'agissait, dans l'espèce, de noix de galles, dont les rats sont très friands ; en conséquence, et sans contester la responsabilité en principe, on soutenait que la chose avait péri par vice propre, et l'on demandait, par suite, que la perte restât pour le compte du propriétaire. Mais la cour de Paris refusa, avec raison, de voir un vice propre dans l'attrait qu'une marchandise pouvait offrir à la voracité de certains animaux ; et que tout ce qui pouvait en résulter, c'était la nécessité de redoubler de précautions.

68. Autres cas. — Il a été jugé différentes fois, et c'est un principe solidement établi, que le capitaine est responsable même lorsqu'il n'a pas prévu certaines circonstances qui ne devaient pas échapper à sa prudence et à sa perspicacité.

Ainsi, lorsqu'il continue sa route au lieu de relâcher pendant une tempête (Rennes, 8 avril 1862) ;

De même, s'il n'a pas tenu de livre de bord ;

S'il n'a pas fait visiter son navire avant de prendre charge ;

S'il ne s'est pas muni des pièces de bord ;

S'il n'était pas en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières ;

S'il manque de surveiller l'équipage et l'avitaillement ;

Si le navire n'est pas convenablement lesté ;

S'il y a vice d'arrimage (V. n° 166) ;

S'il a mal composé l'équipage, à moins que l'armateur ou les propriétaires ne fussent présents sur les lieux (Aix, 20 décembre 1850) ;

S'il a composé un équipage insuffisant ;

S'il met à la voile pendant une tempête, à moins qu'il n'y soit contraint par un événement de force majeure ;

S'il retarde son départ sans empêchement légitime, (Marseille, 19 mars 1859) ;

S'il a commis quelque faute par ignorance de son métier ;

S'il n'a pas évité l'ennemi, alors qu'il le pouvait ;

Si, par une imprudence manifeste, il se heurte à un écueil (Rouen, 25 mars 1845) ;

Si, ayant à son bord des marchandises de prime et chargé de faire décharger le passavant qui les accompagnait, il a négligé de le faire, et fait ainsi encourir au chargeur la perte de la prime (Bordeaux, 2 juin 1829) ;

Si les marchandises reçoivent du dommage lors de leur chargement faute de bons guindages et cordages, ou parce que la manœuvre est mal faite, et que le navire est mal amarré, ou, pendant le voyage, pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles.

RESPONSABILITÉ IMPERSONNELLE.

69. Le capitaine est responsable des fautes commises par les gens de son équipage dans tout ce qui a rapport à la navigation et à l'expédition.

Mais tous leurs autres faits lui sont étrangers. Ainsi, il

ne répond pas des vols et autres faits commis par les gens de son équipage lorsqu'ils ne sont pas occupés par le service du navire (Marseille, 6 février 1832).

RESPONSABILITÉ A L'ÉGARD DU CHARGEMENT.

70. Aux termes de l'article 222 du Code de commerce, « le capitaine est responsable des marchandises dont il se » charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette recon- » naissance se nomme connaissement ». Nous étudierons plus loin le connaissement, sous les nos 191 et suivants.

71. Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge absolument comme le sont les commissaires de transport et les voituriers ; cette responsabilité commence du moment où les marchandises lui ont été remises, même sur le quai, si la livraison a été faite à sa personne, et ne finit que lorsqu'il les a déposées à quai, au lieu de leur destination.

72. Le capitaine est toujours directement et personnellement responsable des objets portés au connaissement.

Il répond du manquant dans le chargement, à moins que le connaissement ne contienne une de ces clauses, fréquemment usitées, qui affranchissent sa responsabilité et dont il est indispensable que nous disions quelques mots.

73. A côté de ce principe que le capitaine est, comme tout transporteur, responsable des marchandises par lui prises en charge, se présente fréquemment dans la pra-

tique la question de savoir si telle ou telle mention insérée, au moment de la signature du connaissement par le capitaine, peut exonérer celui-ci de la responsabilité normale.

Il arrive souvent que le capitaine insère dans le connaissement cette réserve « SANS APPROUVER » OU « QUE DIT ÊTRE » qui indique qu'il n'a pas vérifié les déclarations du chargeur.

74. Il est aujourd'hui admis que le voiturier ordinaire peut stipuler qu'il ne répondra pas des colis qui lui sont confiés, et que cette stipulation a pour résultat de faire tomber la présomption d'après laquelle la perte ou l'avarie est réputée avoir eu lieu par son fait : mais qu'elle ne peut exonérer le voiturier de sa faute *personnelle* ou de celle de ses agents, si l'on peut la prouver. Rien ne paraît s'opposer à l'application de cette théorie au capitaine dépositaire d'un connaissement, pourvu toutefois que ce connaissement porte, sur l'étendue de cette responsabilité, des réserves très précises, et surtout qui ne soient pas contredites par les autres mentions de ce même acte. La jurisprudence, dans ces conditions, paraît disposée à entrer dans cette voie. Ainsi :

75. 1° Jugé par la cour d'Aix qu'est licite une clause par laquelle une compagnie de transports maritimes stipule qu'elle ne sera pas responsable du poids des marchandise sembarquées (Arrêt du 18 mars 1874, D. P. 77. 2. 43).

2° Jugé par la Cour de cassation que, lorsque le propriétaire d'un navire a stipulé, par une clause du connaissement,

qu'il ne répondrait ni des accidents de mer et de force majeure, ni de ceux de machine ou de chaudière, ni d'une faute ou négligence quelconque du pilote, du capitaine, du marin, ou autres employés, le juge ne peut se fonder, pour déclarer ce propriétaire responsable des marchandises chargées, sur le motif qu'il ne serait point prouvé que l'avarie doive être nécessairement attribuée à l'une de ces causes, s'il n'indique en même temps quelque autre cause de responsabilité pouvant motiver la condamnation qu'il prononce (Arrêt du 20 janvier 1869, D. P. 69. 1. 94).

3° Jugé par la même cour que pour apprécier la responsabilité du capitaine relativement au poids des marchandises transportées, il importe de distinguer le cas où ce poids a été constaté préalablement et reconnu entre les parties, et le cas où il n'a pas été reconnu par le capitaine ; que, dans cette dernière hypothèse, le capitaine cesse d'être responsable du poids des marchandises, alors du moins qu'il a fait insérer dans le connaissement la réserve *sans approuver* ou *que dit être* (Cass., 9 novembre 1875, D. P. 75. 1. 452).

4° Jugé par la même cour que, quelle que soit la valeur légale des mentions ajoutées par le capitaine au connaissement pour restreindre sa responsabilité, cette responsabilité subsiste en son entier s'il est expressément établi que c'est par sa faute qu'il existe, au moment de la livraison, un déficit sur le montant des quantités prises en charge dans ledit connaissement ; — Spécialement, le capitaine qui, en signant un connaissement dans lequel le poids des marchandises est indiqué, ajoute, à titre de réserve, « *poids inconnu* », ne peut échapper à la responsabilité résultant d'un déficit en poids, constaté à l'arrivée, si le juge relève en

fait que c'est par suite de sa négligence que les réceptionnaires n'ont pas reçu les quantités portées audit connaissement, et ont dû cependant les payer intégralement (Arrêt du 20 novembre 1881, D. P. 82. 1. 70. aff. Still. contre Woussen et Cie).

5° Enfin, dans une affaire toute récente (Mac-Donald contre Lunings-Dor) la cour suprême, fidèle à sa jurisprudence, a décidé que la mention « *qualité et poids inconnus* » est sans portée dans un connaissement qui, en fait, indique expressément le poids de la marchandise transportée (Arrêt du 8 août 1882, *Gazette des tribunaux* du 13, p. 782.)

RESPONSABILITÉ QUANT A L'ARRIMAGE.

76. Le capitaine répond des mauvaises dispositions prises quant à l'arrimage.

Nous ne faisons qu'indiquer ici cette responsabilité ; nous l'étudierons plus loin, sous les nos 165 et suivants.

RESPONSABILITÉ EN CAS D'ABORDAGE.

Cette matière étant importante, nous la traiterons avec quelque détail.

I. — Qu'est-ce que l'abordage?

77. Un abordage, c'est le choc de deux navires.

Tirons-en immédiatement ces conséquences :

1° Il n'y a point abordage dans le choc d'un bateau contre un pieu dans une rivière (Bordeaux, 17 mars 1830).

2° Il n'y a point abordage quand un navire se heurte contre un ouvrage à demeure qui n'est point destiné à la navigation, par exemple contre une coque formant corps

mort et transformée en ponton (Bordeaux, 13 décembre 1860).

3° Le fait de laisser tomber l'ancre d'un navire ou d'un bateau sur un autre navire, barque ou bateau gisant au fond de l'eau ne constitue point un abordage (Anvers, 4 avril 1863).

4° On ne peut considérer comme abordage le fait de deux navires dont l'un, pour éviter la rencontre de l'autre, recule et va heurter l'estacade, où il éprouve et fait des avaries (Douai, 13 mai 1859, confirm. Trib. comm. Dunkerque, affaire du *John Russell*).

5° L'abordage peut parfaitement être purement et exclusivement fluvial.

II. — Règles établies pour prévenir les abordages.

78. A défaut d'une police générale des mers, qui n'est malheureusement qu'une grandiose et généreuse utopie, les principales nations maritimes de l'Europe ont, depuis longtemps, établi des règles destinées à prévenir les accidents en mer.

La réglementation de l'Angleterre remonte à 1780 ; celle de la France, à Colbert ; ces deux pays ont respectivement élaboré, et, par une entente commune, adopté l'un et l'autre un même règlement dont la prévoyance et la sagesse, quoique encore imparfaites, ont été appréciées par les autres puissances, et auquel ont adhéré l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Chili, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Grèce, l'Italie, la Norwège, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie et la Suède. Cette importante réglementation a été rendue exécutoire en France à partir du 1er septembre 1880, par le décret

du 4 novembre 1879, dont nous croyons devoir reproduire le texte.

DÉCRET

CONCERNANT LES RÈGLES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES

Du 4 novembre 1879.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine et des colonies ;
Vu la loi des 9 et 13 août 1791 ;
Vu l'article 225 du code de commerce ;
Vu les décrets des 28 mai 1858, 25 octobre 1862, 26 mai 1869, 28 octobre 1873 ;
Le conseil d'amirauté entendu,
Décrète :

Définitions : Navires à voiles. Navires à vapeur.

Art. 1er. — A dater du 1er septembre 1880, les bâtiments de la marine nationale, ainsi que les navires du commerce, seront assujettis aux prescriptions ci-après, qui ont pour objet de prévenir les abordages.

Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles est considéré comme bâtiment à voiles ; et tout navire à vapeur, dont la machine est en action, est considéré comme navire à vapeur, qu'il se serve de ses voiles ou qu'il ne s'en serve pas.

Règles concernant les feux.

Feux.

Art. 2. — Les feux mentionnés dans les articles suivants, numérotés 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, doivent être tenus allumés par tous les temps, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever.

Aucun autre feu ne devra paraître à l'extérieur du navire.

Feux que doivent avoir les bâtiments à vapeur.

Art. 3. — Tout navire à vapeur de mer, quand il est en marche, doit porter :

a) Sur le mât de misaine, ou en avant du mât de misaine, à une hauteur d'au moins six mètres au-dessus du plat bord, et si la largeur du navire est de plus de six mètres, à une hauteur au-dessus du plat bord au moins égale à la largeur du navire, un feu blanc brillant construit de manière à fournir une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de vingt quarts ou rumbs de vent. Il devra être fixé de telle sorte que la lumière se projette de chaque côté du navire depuis l'avant jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers. La portée de ce feu devra être assez grande pour qu'il soit visible à

cinq milles de distance par une nuit sombre, mais atmosphère sans brume, pluie, brouillard et neige.

b) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas compris entre l'avant du navire et deux quarts de l'arrière du travers à tribord ; il doit avoir une portée telle qu'il soit visible à au moins deux milles de distance, par une nuit sombre, sans brume, pluie, brouillard ou neige.

c) A babord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière uniforme et sans interruption sur tout le parcours d'un arc horizontal de dix quarts du compas, compris entre l'avant du navire, et deux quarts de l'arrière du travers à babord ; il doit avoir une portée telle, qu'il soit visible à au moins deux milles de distance par une nuit sombre, mais atmosphère sans brume, pluie, brouillard ou neige.

d) Ces feux de côté vert et rouge doivent être pourvus, du côté du navire par rapport à eux, d'écrans se projetant en avant d'au moins 91 centimètres ; de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de babord devant pour le feu vert.

Feux des navires à vapeur remorquant.

Art. 4. — Tout navire à vapeur qui remorque un autre bâtiment doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement à 91 centimètres de distance au moins l'un au-dessus de l'autre, afin de le distinguer des autres bâtiments à vapeur. Chacun de ces feux doit être du même genre et installé de la même manière que le feu blanc brillant porté au mât de misaine par les autres navires à vapeur.

Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre.

Art. 5. — Tout navire à voiles ou à vapeur employé soit à poser, soit à relever un câble télégraphique ; tout navire qui, par une cause accidentelle, n'est pas libre de ses mouvements, doit, si c'est le jour, porter en avant de la tête du mât de misaine, et pas plus bas que cette tête de mât, trois boules noires de 61 centimètres de diamètre chacune, placées verticalement l'une au-dessous de l'autre à une distance d'au moins 91 centimètres ; si c'est pendant la nuit, il doit mettre à la place assignée au feu blanc brillant que les bâtiments à vapeur sont tenus d'avoir en avant du mât de misaine trois feux rouges placés dans des lanternes sphériques d'au moins 25 centimètres de diamètre et disposées verticalement à une distance l'une de l'autre d'au moins 91 centimètres.

Ces boules ou ces lanternes servent à avertir les autres navires qui approchent que celui qui les porte n'est pas manœuvrable et, par suite, ne peut se garer.

Les navires ci-dessus ne doivent pas avoir les feux de côté allu-

més lorsqu'ils n'ont aucun sillage. Ils doivent, au contraire, les tenir allumés s'ils sont en marche, soit à la voile, soit à la vapeur.

Feux des navires à voiles.

Art. 6. — Tout navire à voiles qui fait route, ou qui est remorqué, doit porter les feux indiqués par l'article 3 pour un bâtiment à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc, qu'il ne doit avoir en aucun cas.

Feux exceptionnels pour les petits navires à voiles.

Art. 7. — Toutes les fois que les feux de côté rouge et vert ne pourront pas être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits navires pendant le mauvais temps, on devra tenir ces feux sur le pont, à leurs côtés respectifs du bâtiment, allumés et prêts à être montrés. Si on approche d'un autre bâtiment ou si on est approché, on doit montrer ces feux à leurs bords respectifs en temps utile pour empêcher l'abordage, les placer de manière qu'ils soient le plus visibles possible et de telle sorte que le feu vert ne puisse pas s'apercevoir de babord ni le feu rouge de tribord.

Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les lanternes doivent être peintes extérieurement de la couleur du feu qu'elles contiennent et munies d'écrans convenables.

Feux pour les navires au mouillage.

Art. 8.— Tout navire, soit à voiles, soit à vapeur, doit, lorsqu'il est au mouillage, avoir un feu blanc dans une lanterne sphérique d'au moins 20 centimètres de diamètre, placé le plus en vue possible à une hauteur au-dessus du plat bord qui n'excède pas 6 mètres ; ce feu doit montrer une lumière claire, uniforme, sans interruption et visible tout autour de l'horizon, à une distance d'au moins un mille.

Feux pour les bateaux pilotes.

Art. 9. — Les bateaux pilotes, quand ils sont sur leur station de pilotage pour leur service, ne doivent pas porter les mêmes feux que les autres navires; ils doivent avoir à la tête du mât un feu blanc, visible tout autour de l'horizon ; ils doivent également montrer à de courts intervalles, ne dépassant jamais quinze minutes, un ou plusieurs feux à éclats.

Quand un bateau pilote n'est pas dans sa zone et occupé au service de pilotage, il doit porter les mêmes feux que les autres navires.

Feux pour les bateaux de pêche avec ou sans filets à la traine et pour les bateaux non pontés.

Art. 10 [1]. — *a*) Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux non pontés ne sont pas forcés, lorsqu'ils sont en marche, de porter les feux de côté obligatoires pour les autres navires ; mais, s'ils ne les ont pas, ils doivent avoir à la place une lanterne toute prête et munie sur un des côtés d'un verre vert, et sur l'autre d'un verre rouge ; et s'ils approchent d'un navire, ou s'ils en voient approcher un, ils doivent montrer la lanterne assez à temps pour éviter un abordage, en la tenant de manière que la lumière verte ne soit vue qu'à tribord et la lumière rouge à bâbord.

b) Tout bâtiment de pêche, ou tout bateau non ponté, doit montrer un feu blanc brillant quand il est au mouillage.

c) Tout bâtiment de pêche occupé à la pêche aux filets traînants portera à l'un de ses mâts deux feux rouges placés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à une distance d'au moins 91 centimètres.

d) Tout bateau pêchant à la drague portera à l'un de ses mâts deux feux placés verticalement, à la distance d'au moins 91 centimètres l'un au-dessus de l'autre, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert: en outre il aura les deux feux de côté réglementaires pour les autres bâtiments, ou, s'il ne peut pas les porter, il aura tout prêts et à la main les feux colorés prévus par l'article 7, ou enfin une lanterne avec un verre rouge et un verre vert, comme il est dit au paragraphe *a*) de cet article 10.

e) Les bâtiments de pêche, ainsi que les bateaux non pontés, pourront en outre, s'ils le désirent, se servir d'un feu à éclats alternativement montré et caché.

[1] Conformément aux prescriptions de la circulaire du 19 octobre 1881 (*Bulletin officiel de la marine*, 2e semestre 1881), l'application de l'article 10 du règlement international pour prévenir les abordages est suspendue en France, comme elle l'est en Angleterre, jusqu'au 1er septembre 1882.

Les bateaux de pêche et bateaux non pontés continueront de se conformer, jusqu'à la date indiquée, aux prescriptions de l'article 9 du règlement de 1863, ainsi conçu :

« Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour tous les autres navires; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal muni sur l'un de ses côtés d'une glissoire verte et, sur l'autre, d'une glissoire rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer ce fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu que de bâbord, et le feu rouge de tribord.

» Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre, ou qui, ayant leurs filets dehors, sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

» Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en outre, faire usage d'un feu visible à de rares intervalles, s'ils le jugent convenable. »

f) Les feux mentionnés dans cet article sont substitués à ceux qui sont indiqués dans les articles 12, 13 et 14 de la convention entre la France et l'Angleterre, inscrits dans le Bristish Sea Fisheries Act 1868 et dans le décret du 26 mai 1869 (*Bulletin officiel* de la marine, 1er semestre, pages 434 et suivantes, — 28 octobre 1873. — *Bulletin officiel* 1873, 2e semestre, p. 436),

g) Tous les feux exigés par cet article, à l'exception des feux de côté, doivent être contenus dans des lanternes sphériques, de manière que la lumière soit visible sans interruption sur tout l'horizon.

Tout navire rattrapé doit montrer un feu.

Art. 11. — Un navire qui est rattrapé par un autre bâtiment doit montrer au-dessus de sa poupe un feu blanc ou à éclats destiné à avertir le navire qui approche.

Signaux phoniques par temps de brume, brouillard, etc.

Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige.

Art. 12. — Tout navire à vapeur doit être pourvu :

1° D'un sifflet à vapeur ou de tout autre système efficace de sons au moyen de la vapeur, placé de manière que le son ne soit gêné par aucun obstacle ;

2° D'un cornet de brume d'une sonorité suffisante et qu'on puisse faire entendre au moyen d'un soufflet ou de tout autre instrument ;

3° D'une cloche assez puissante.

Tout navire à voiles doit être pourvu d'un cornet et d'une cloche analogues.

En temps de brume, de brouillard ou de neige, soit de nuit, soit de jour, les avertissements indiqués ci-dessous seront employés par les bâtiments :

a) Tout navire à vapeur ,lorsqu'il est en marche, doit faire entendre un coup prolongé de son sifflet à vapeur, ou de tout autre mécanisme à vapeur, à des intervalles qui ne doivent pas excéder deux minutes.

b) Tout navire à voiles, lorsqu'il est en marche, doit faire les signaux suivants, avec son cornet, à des intervalles de deux minutes au plus : un coup lorsqu'il est tribord amures ; deux coups, l'un après l'autre, quand il a le vent de l'arrière du travers.

c) Tout navire, à voile ou à vapeur, qui ne fait pas route, doit sonner la cloche à des intervalles qui n'excèdent pas deux minutes.

La vitesse des bâtiments doit être modérée, lorsqu'il y a brume, brouillard ou neige.

Art. 13. — Tout navire soit à voiles, soit à vapeur ne doit aller qu'à une vitesse modérée pendant les temps de brouillard, de brume ou de neige.

Règles relatives à la route et à la manière de gouverner.

Entre deux navires à voiles.

Art. 14. — Quand deux navires à voiles font des routes qui les rapprochent l'un de l'autre de manière à faire courir le risque d'abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre d'après les règles suivantes :

a) Le navire qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près.

b) Le navire qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures.

c) Si les deux navires courent largue, mais avec les amures de bords différents, le bâtiment qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord.

d) Si les deux navires courent largue ayant tous deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

e) Le bâtiment qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre navire.

Entre deux navires à vapeur.

Art. 15. — Si deux navires marchant à la vapeur courent l'un sur l'autre en faisant des routes directement opposées ou à très peu près, de manière à faire craindre un abordage, chacun d'eux devra venir sur tribord, afin de laisser l'autre navire passer à bâbord.

Cet article s'applique uniquement au cas où les bâtiments ont le cap l'un sur l'autre en suivant des rumbs de vent tout à fait ou presque tout à fait opposés, de telle sorte que l'abordage soit à craindre. Il ne s'applique pas à des navires qui, s'ils continuent leurs routes, se croiseront certainement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre, les deux plans longitudinaux étant complètement ou à très peu près sur le prolongement l'un de l'autre ; en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près, et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap, et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas au cas où, pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route ; ni au cas où pendant la nuit chaque bâtiment, présentant son feu rouge, voit le feu de même couleur de l'autre navire ; où chaque bâtiment, présentant son feu vert, voit le feu de même couleur de l'autre navire, ni au cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge ; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

Entre deux navires à vapeur se croisant.

Art. 16. — Lorsque deux navires, marchant à la vapeur, font des routes qui se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Entre un navire à voiles et un navire à vapeur.

Art. 17. — Si deux navires, l'un à voiles et l'autre à vapeur, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles.

Diminuer de vitesse, stopper et même marcher en arrière.

Art. 18. — Tout navire à vapeur qui en approche un autre au point de faire craindre un abordage doit diminuer de vitesse ou stopper et même marcher en arrière, si cela est nécessaire.

Signaux phoniques facultatifs.

Art. 19. — En changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, un bâtiment à vapeur qui est en marche peut indiquer ce changement à tout autre navire en vue, au moyen des avertissements suivants donnés avec le sifflet à vapeur:

Un coup bref, pour dire: Je viens sur tribord.

Deux coups brefs, pour dire: Je viens sur bâbord.

Trois coups brefs, pour dire : Je vais en arrière à toute vitesse.

L'emploi de ces avertissements est facultatif; mais si l'on s'en sert, il faut que les mouvements du navire soient d'accord avec la signification des coups de sifflet.

Navires en gagnant d'autres.

Art. 20. — Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment à vapeur ou à voiles qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de celui-ci.

Navires à vapeur dans les passes.

Art. 21. — Dans les passes étroites, tout navire à vapeur doit, quand la recommandation est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal.

Interprétation.

Art. 22. — Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit continuer la sienne.

Circonstances exceptionnelles.

Art. 23. — En suivant et interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de la naviga-

tion, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Dans aucun cas, un navire ne doit négliger les précautions commandées par l'expérience et les circonstances.

Art. 24. — Rien de ce qui est recommandé ici ne peut exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commande l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles le bâtiment se trouve.

Réserve des règlements des ports.

Art. 25. — Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales dûment édictées par l'autorité locale relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou enfin dans une étendue d'eau intérieure quelconque.

Feux spéciaux pour les bâtiments de guerre naviguant ensemble ou pour les convois.

Art. 26. — Ces règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution de toute prescription spéciale faite par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi.

III. — Trois espèces d'abordages.

79. L'abordage d'un navire, ou plutôt de deux navires, peut être purement fortuit; ou avoir lieu par la faute de l'un des capitaines, ou de tous deux; ou s'être produit dans des circonstances qui rendent douteuses les causes de cet événement; de là, trois espèces d'abordages :

L'abordage fortuit;

L'abordage fautif;

L'abordage douteux.

La loi pose ce principe que tout abordage est présumé fortuit jusqu'à preuve du contraire.

80. 1° *Abordage fortuit.* — C'est celui qui est causé par force majeure ou cas fortuit, c'est-à-dire sans faute de la part du capitaine abordeur [1].

81. Dans ce cas, pas de responsabilité.

D'où l'article 407, § 1er : « En cas d'abordage de navi- » res, si l'événement a été purement fortuit, le dommage » est supporté sans répétition par celui des navires qui » l'a éprouvé. »

Il y a là, comme nous le dirons plus loin, une question de fait, laissée à l'appréciation des tribunaux. Ainsi, il a été jugé :

1° Qu'un abordage doit être considéré comme fortuit, dans le cas où, pour éviter un naufrage imminent, on couperait les câbles d'un autre navire.

1. M. Morel, dans son excellent ouvrage *Des avaries, du jet et de la contribution,* donne de l'abordage fortuit la définition suivante :

« Le cas fortuit a lieu lorsque les précautions commandées par la pru- » dence ayant été observées, les vents, les flots ou les courants s'empa- » rent d'un navire, et, malgré ses manœuvres devenues inutiles, le pous- » sent, sans qu'il puisse s'en défendre, contre un autre navire placé près » de lui ou naviguant sur la même ligne, soit dans le même sens, soit à » contre bord. »

Cette définition, — c'est M. Morel lui-même qui en fait la remarque, — embrasse tous les cas qui peuvent se présenter en pleine mer et à l'entrée ou à la sortie des ports et rades, lorsque le temps plus fort que la volonté de l'homme contrarie les manœuvres que l'on fait pour éviter les navires que l'on rencontre sur sa route. Elle comprend aussi le cas des navires qui, étant mouillés dans une place convenable, chassent fortuitement sur leurs ancres, et sont poussés, sans pouvoir les éviter, contre ceux qui se trouvent mouillés sous le vent par rapport à eux.

Mais nous reprocherons à cette définition d'être trop longue, et de former plutôt une énumération.

2° Qu'il y a abordage fortuit, lorsque, par suite de la brume et du voisinage de la côte, les navires ne se sont aperçus qu'à une distance très rapprochée et dans des conditions où les manœuvres les plus habiles auraient été impuissantes pour conjurer une rencontre (Grenoble, 22 nov. 1872).

82. Un jugement du tribunal de commerce de Marseille a réputé fortuit un abordage qui avait eu lieu lorsqu'un commandement donné par le capitaine, à temps et à distance convenables pour approcher son navire d'un autre afin de prendre langue, avait été mal entendu et exécuté en sens contraire par le timonier [1]. Mais nous n'hésitons pas à déclarer, avec M. Dalloz [2], que cette décision n'est pas juridique : en effet, l'abordage provenant de la faute d'un homme de l'équipage, c'est-à-dire des faits duquel le capitaine est garant (art. 1384 C. Civ.), doit être assimilé, quant à la responsabilité civile qui en résulte, à l'abordage causé par une faute du capitaine lui-même.

83. 2° *Abordage fautif.* — C'est celui qui est causé par la faute du capitaine ou des gens de l'équipage.

En ce cas, le dommage est payé par celui qui l'a causé. En le décidant ainsi, l'article 407, § 2, ne fait qu'appliquer ce principe de droit commun que l'auteur d'un dommage en doit réparation.

84. *Quand y a-t-il faute ?* — Cette question soulève,

1. Jugement du 22 décembre 1824.
2. V° *Droit maritime*, n° 1137.

en général, de graves et nombreuses difficultés. L'abordage ne peut être jugé qu'après l'événement, et, s'il est facile d'en apprécier les effets, il est souvent fort difficile d'en constater les causes. Aussi la loi ne pouvait, à cet égard, que s'en rapporter à l'appréciation souveraine des tribunaux ; les éléments de cette appréciation consistent dans les circonstances de temps et de lieu, dans les rapports des capitaines, les déclarations de l'équipage, les dépositions des passagers, etc.

85. Les tribunaux ont, du reste, pour éclairer dans le doute leur détermination, quelques règles établies par la jurisprudence. En voici quelques-unes :

1° Il a été jugé qu'il y a eu lieu de tenir compte contre le capitaine de l'inobservation des prescriptions du décret du 25 octobre 1862 [1] ;

2° Que l'abordage dans un port doit être imputé au capitaine qui a mal placé son navire dans le port ;

3° Ou qui n'a pas gardé la distance prescrite ;

4° Ou qui n'a pas amarré aux anneaux et lieux destinés à cet effet ;

5° Ou qui a amarré avec des câbles insuffisants ;

6° Ou qui a laissé ses ancres sans graviteux ou bouées, c'est-à-dire sans placer au-dessus de ses ancres les signes prescrits pour indiquer où elles sont mouillées ;

7° Ou qui pouvant, sans danger pour son navire, le déplacer, ou lever son ancre, ou larguer son amarre, en vue d'éviter un dommage à un autre bâtiment, a refusé de prendre une telle mesure ;

1. Remplacé par le décret sus-rapporté du 4 novembre 1879, actuellement en vigueur.

8° Ou qui a laissé son navire sans gardien ;

9° Ou qui, se trouvant mouillé au milieu d'un certain nombre de navires, n'a pas pris la précaution de s'affourcher.

10° L'abordage de deux navires sortant du port doit être imputé au capitaine du navire qui est sorti le second, ce capitaine étant toujours plus maître de la mer que celui qui est sorti le premier.

11° La présomption de faute est contre le capitaine qui met à la voile pendant la nuit.

86. Remarquons cependant que cette présomption n'est pas admise par tous les auteurs ; et que, dans tous les cas, elle ne saurait atteindre les capitaines qui se trouvent sur des rades où il est d'usage d'appareiller la nuit. Ainsi, sur les rades de l'île de la Réunion, où les vents règnent toute la journée, dans une direction parallèle au rivage, les capitaines attendent d'ordinaire les heures de nuit, où la brise, en s'élevant de terre, pousse les navires au large et leur permet d'appareiller, sans courir le risque de tomber sur ceux qui se trouvent à droite et à gauche.

Il faut donc, dit très justement M. Morel, lorsqu'il s'agit d'appliquer contre les capitaines les présomptions que l'usage nous a transmises, voir si les règles sur lesquelles elles sont fondées sont d'accord avec les règlements et l'exigence des lieux où l'accident est arrivé.

12° L'abordage, par un navire courant à voiles déployées, d'un autre navire qui, étant à la cape ou amarré en rade, n'a pu se mettre à l'écart, doit évidemment être imputé au capitaine du premier navire, alors même que le capitaine du second navire aurait été averti de se déplacer, s'il en a été empêché par défaut de temps ou par crainte d'un plus grand danger.

13° L'abordage de deux navires naviguant, l'un vent arrière, l'autre vent au plus près, doit être imputé, d'après l'usage, au capitaine du premier navire s'il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter cet abordage.

Par suite, ce capitaine est sans droit pour réclamer des dommages-intérêts à raison du préjudice que lui a causé l'abordage, encore bien que l'autre capitaine, dont le navire était beaucoup plus léger, aurait pu, par une prompte manœuvre, éviter l'abordage, et que, contrairement aux règlements, ni son capitaine ni son lieutenant ne se soient trouvés à ce moment à leur poste.

14° Il est d'usage constant à la mer, — et cet usage est consacré par une jurisprudence imposante, — que lorsque deux navires naviguent au plus près, celui qui court les amures à tribord doit serrer le vent, et que celui qui a les amures à babord doit laisser arriver de façon que les navires passent à babord l'un de l'autre.

15° Il est également de principe que lorsque deux navires se rencontrent, l'un étant au plus près, et l'autre ayant vent arrière, c'est à celui-ci à dévier de sa route et à manœuvrer de manière à prévoir l'abordage. A plus forte raison doit-il en être ainsi, lorsque l'un d'eux est un bateau de pêche sur son chalut, position qui ne lui permet de faire aucune manœuvre, et qui peut le faire considérer comme étant au mouillage (Trib. comm. du Havre, 7 avril 1860).

87. Ces divers cas, cités plus haut, ne sont que des exemples ; et, comme nous l'avons déjà dit, l'appréciation de la nature de l'abordage appartient souverainement aux tribunaux.

88. *Abordage résultant de la faute commune* — Cette hypothèse n'a pas été prévue par la loi. Dès lors, que faut-il décider?

La doctrine, comme la jurisprudence, est divisée sur ce point.

89. Pardessus déclare qu'il faut assimiler ce cas à l'abordage fortuit : il enseigne, en conséquence, que s'il est prouvé qu'il y a faute des deux parts, chacun doit supporter sa perte [1]. « Cette opinion, objecte M. Sibille, me paraît inadmissible au point de vue de l'équité ; s'il n'y a point de cas fortuit, la faute est censée commune, et, dès lors, il faut supposer que les capitaines ont contribué au dommage dans la même proportion. Cela posé, en laissant à chacun ses dépenses, il serait injuste de ne faire supporter à l'un qu'une faible dépense comparativement à l'autre. La logique veut qu'on procède comme dans la circonstance d'un abordage douteux [2].»

90. M. Caumont n'admet aucun de ces systèmes. A son avis, s'il y a certitude sur l'imputabilité à faire aux deux capitaines des fautes communes qui ont amené l'abordage, les principes généraux reprennent leur empire et infligent à l'un et à l'autre la responsabilité du dommage causé, chacun dans la mesure de la faute par lui commise, sans que rien dans les termes de l'article 407 viennent atténuer cette responsabilité aussi juridique que conforme à l'équité [3].

1. N° 632.
2. *De l'Abordage*, n° 27.
3. *Dictionnaire de droit maritime*, v° *Abordage*, n° 108.

Cette doctrine a été admise par la cour de Rouen (arrêts des 12 janvier et 3 mai 1864), et par la cour de cassation dans son arrêt du 15 novembre 1871 (D. P. 73. 1.341), en ces termes :

« Vu les articles 1382 C. civ. et 407 C. comm.;

» Attendu qu'il est déclaré en fait par l'arrêt attaqué [1] » que l'abordage du *Benjamin* par le *Delta* est le résul- » tat d'une faute ; que les capitaines de chacun des deux » navires sont également coupables de la faute qui a occa- » sionné l'événement ;

» Attendu qu'en matière d'abordage, le navire abordé » ne supporte le dommage sans répétition que dans le cas » où l'événement a été purement fortuit ; que, s'il y a » doute sur la cause de l'abordage, le dommage doit être » supporté à frais communs ;

» Attendu que le cas de faute respective, n'ayant pas » été prévu expressément par la loi commerciale, est sou- » mis aux principes du droit commun ; que chacun est » responsable envers les parties lésées et tenu de réparer » le dommage en proportion de la gravité de la faute qui » lui est imputable ; d'où il suit que l'arrêt dénoncé, en » affranchissant de toute responsabilité de réparation le » capitaine et les armateurs du *Delta,* a faussement appli- » qué et, par suite, violé les articles sus-visés ; — Casse, » etc.» (*Sic* Cass., 11 mai 1865.)

91. On a posé la question de savoir si le vice propre

1. Cour d'Aix, 7 juin 1869 ; cet arrêt a été cassé par la cour de cassation dans la décision que nous rapportons ci-dessus.

(Voir, dans le même sens, deux décisions du conseil d'État, des 15 février 1872 et 15 avril 1873, — D. P. 7 33. 59.)

du navire abordeur devait être assimilé à la faute du capitaine. Ainsi, un navire remorqué pour être réparé abordant un autre navire, sans qu'il y ait faute imputable soit à celui-ci, soit au remorqueur, faut-il décider que le capitaine du navire remorqué est responsable ? L'affirmative a été jugée, et avec raison, croyons-nous, par le tribunal de commerce de Nantes le 2 avril 1864, par ce motif que le vice de construction ne peut constituer un cas fortuit.

92. Mais la présence d'un pilote à bord ne doit-elle pas, en cas d'abordage, exonérer le capitaine ? Non, car le pilote est subordonné au capitaine, et, d'un autre côté, sa présence n'affranchit pas le capitaine du devoir de surveillance. Ajoutons toutefois que s'il y a eu faute du pilote, le capitaine aura contre lui une action récursoire. (V. n° 291.)

93. Ainsi que le déclare l'article 407, si l'abordage a été fait par la faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

Que doit payer le capitaine responsable ?

1° Les avaries matérielles ;

2° Une indemnité pour chômage pendant les réparations ;

3° Une indemnité pour les surestaries pendant les réparations, et les frais et primes d'emprunt à la grosse contracté pour solder les avaries et continuer le voyage ; en un mot non seulement les dommages matériels, mais encore tout le préjudice qui en a été la conséquence.

94. 3° *Abordage douteux.* — Il y a abordage douteux

non pas quand il y a doute sur les causes de l'abordage, car alors il y aurait *abordage fortuit*, mais pour le cas où, étant donné que l'abordage n'est pas fortuit, on ne peut néanmoins déclarer quel est le capitaine qui l'a occasionné. Il y a donc abordage fortuit toutes les fois que la faute n'est pas prouvée.

Dans ce cas, le dommage est réparé à frais communs, et par égales portions, par les navires qui l'ont fait et souffert.

95. La répartition se fait par moitié pour chaque navire, quelles que soient les dimensions de chacun d'eux, et alors même que le plus petit aurait souffert des avaries plus ou moins considérables : et cette règle doit être, — car la loi ne distingue pas, — appliquée même si l'indemnité, à peine sensible pour l'un, sera onéreuse à l'autre.

Il est à remarquer, au surplus, que l'armateur qui, en cas d'abordage douteux, paie la moitié du dommage fait et souffert par les deux navires, ne serait ni recevable ni fondé à poursuivre une garantie quelconque contre le capitaine ; car ce paiement le concerne seul.

96. Les chargeurs pourraient-ils, en cas d'abordage douteux, exercer un recours à raison des dommages que cet abordage aurait occasionnés à leurs marchandises ? Non, évidemment ; car l'avarie née de l'abordage est particulière, elle est donc exclusivement à la charge des propriétaires de la chose atteinte ; la responsabilité du capitaine, du navire et du fret n'est que la conséquence de la preuve de la négligence ou de la faute ; cette preuve n'étant pas faite en cas d'abordage douteux, aucune responsabilité ne saurait être réclamée par les chargeurs.

97. Faudra-t-il, dans les sommes à payer par chaque navire, faire comprendre le dommage souffert par leur cargaison respective? Non; car ce serait rendre l'avarie particulière l'objet d'une contribution, que, loin d'autoriser, la loi repousse formellement. Il est vrai que les navires sont appelés à contribuer également aux avaries qu'ils éprouvent l'un l'autre ; mais c'est là une exception écrite dans la loi ; exception, disait Émerigon, qui, étant spéciale aux navires, reste étrangère aux marchandises, à l'égard desquelles, par conséquent, le principe relatif à l'avarie particulière demeure dans toute sa force.

98. *Abordage de deux navires de pavillon différent.* — Dans le cas d'abordage en pleine mer de deux navires de pavillon différent, l'appréciation du point de savoir lequel des deux capitaines est en faute doit se faire, non point d'après les règlements particuliers de tel ou tel État, mais d'après cette règle universelle que les capitaines dont les navires parcourent les mers sont tenus de prendre toutes les précautions nécessaires pour ne point gêner l'usage public et libre de ces eaux, et pour ne point nuire aux navigateurs.

Cette règle, adoptée par la cour d'Aix, dans un arrêt du 23 décembre 1857, est la conséquence logique de ce principe universellement admis, que la mer ne peut appartenir à aucun État.

99. *Protestation que doit faire le capitaine après l'abordage.* — Aux termes des articles 435 et 436 du Code de comm. « sont non recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu

où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. Ces protestations et réclamations sont nulles, si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. »

Cette protestation doit être signifiée par huissier à l'auteur réel ou présumé de l'abordage, à la personne du capitaine où à son bord, et, à défaut, au parquet, et, dans certains cas, à la mairie du lieu de l'abordage, avec déclaration qu'on proteste contre tout ce qui est à protester, et qu'on rend l'auteur de l'abordage responsable envers tous les intéressés au navire et au chargement ; elle doit être faite dans les vingt-quatre heures.

Ce délai se compte *de momento ad momentum* et non *de die ad diem,* et ne court qu'à partir du moment où il y a eu pour le capitaine possibilité d'agir ; ainsi, si l'abordage a eu lieu en pleine mer, le délai ne saurait courir de l'heure où l'accident est arrivé : *contra non valentem agere non currit præscriptio !*

Ce délai est-il suspendu pendant les jours fériés ? Nous le pensons[1]. Mais comme ce point est contesté en jurisprudence, nous conseillerions au capitaine, pour mettre à couvert sa responsabilité, de demander au juge la permission de signifier, attendu qu'il y a péril en la demeure (V. art. 1037 C. pr. civ.).

ACTION DES CHARGEURS CONTRE LE CAPITAINE RESPONSABLE.

100. Ainsi que nous l'avons vu plus haut, le capitaine et les propriétaires du navire, ses mandants, contribuent

1. *Sic.* Cass., 17 novembre 1858.

seuls à la réparation du dommage causé par l'abordage ; les chargeurs n'y contribuent point, et exercent même un recours contre le navire par la faute duquel la collision a eu lieu, ou contre les deux navires solidairement si la responsabilité est partagée. Mais l'action des chargeurs n'est recevable que contre le capitaine fautif, et c'est à eux qu'il appartient de prouver la faute commise à leur préjudice. En raison de ce principe, ils ne peuvent invoquer la disposition de l'article 407 qui, dans le doute sur la cause du sinistre, en met la réparation à la charge commune des deux navires. Cette disposition peut se justifier, pour les armateurs, par l'intérêt de la navigation ; mais les chargeurs ne peuvent demander la réparation qu'à la condition de prouver que c'est la faute d'autrui qui leur a causé le préjudice. Pour justifier cette différence, on tire encore un argument de ce que les marchandises ne contribuent pas à réparer le dommage causé par l'abordage. Les chargeurs n'ont donc aucun recours contre les capitaines, lorsqu'il y a doute sur la cause du sinistre, et le dommage causé par la cargaison est une avarie particulière.

101. Si un tribunal correctionnel a prononcé contre le capitaine abordeur une condamnation pour homicide par imprudence, les chargeurs peuvent-ils prétendre que la faute du capitaine est ainsi prouvée, et qu'il y a chose jugée à leur égard ? Il est généralement admis que le jugement au criminel n'exerce aucune influence sur l'action civile (V. notamment un arrêt de la cour d'Aix du 19 novembre 1852).

102. Il résulte des principes généraux que l'armateur

est tenu solidairement avec le capitaine de la réparation du dommage causé aux chargeurs. Aucune indemnité n'est due aux chargeurs à raison du retard, si ce retard n'a pas causé aux marchandises une détérioration matérielle (Tribunal de comm. du Havre, 25 juin 1866).

ACTION DE L'ARMATEUR (OU DES ASSUREURS SUBROGÉS A SES DROITS) CONTRE LE CAPITAINE RESPONSABLE.

103. Lorsque le capitaine a encouru par sa faute une responsabilité personnelle, l'armateur peut intervenir dans l'instance en réparation d'avaries, pour se couvrir, par la garantie contre le capitaine, des condamnations qui peuvent l'atteindre.

Mais cette garantie est refusée à l'armateur, si la faute du capitaine reste douteuse, lors même que le doute donnerait lieu, entre un navire abordeur et un navire abordé, à la réparation en commun des avaries. Il a même été jugé, par le tribunal de commerce de Marseille, le 29 juin 1864, que la garantie était refusée à l'armateur si l'abordage n'était pas le résultat d'une faute lourde du capitaine, et qu'en tout cas le jugement rendu contre le capitaine au profit du navire abordé n'avait pas l'autorité de la chose jugée entre le capitaine et son armateur.

RECOURS DU CAPITAINE CONTRE LES ASSUREURS.

104. Le capitaine condamné à des dommages-intérêts pour cause d'abordage a-t-il un recours contre l'assureur?

Les 12 février et 4 mars 1861, il a été jugé par la cour de cassation que l'assurance d'un navire comprenant les

prévarications et fautes du capitaine connues sous le nom de baraterie de patron, assujettit l'assureur à la garantie même des condamnations qu'un tiers a obtenues contre le capitaine, à raison, par exemple, de l'abordage de son navire imputable à la faute de ce capitaine ; et qu'il y a là un dommage arrivé à l'objet assuré dans le sens de l'article 350 du Code de commerce (Aff. Assurances générales maritimes C. Fraissinet).

§ 7. — *Comment cesse la responsabilité du capitaine.*

105. « La responsabilité du capitaine, dit l'article 230 du code de commerce, ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure. »

Le projet primitif du code portait : « Cette preuve se » fait dans les formes déterminées par les règlements » d'administration publique relatifs à la police des navires. »

La cour de Rouen fit observer que le fait de force majeure devait se trouver indiqué dans un des documents que le capitaine doit représenter, par exemple sur le livre de bord prescrit par l'article 224.

La commission adopta cet avis, et proposa, en conséquence, de dire que la preuve serait faite dans les formes déterminées par les articles 242 et suivants. Cette proposition fut accueillie par le conseil d'État.

C'est donc, comme le disait le rapporteur du Tribunat, par les procès-verbaux que le capitaine dépose à son arrivée qu'on juge de sa conduite, pourvu que son rapport soit vérifié. L'article 247 le suppose. En disposant que les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font pas foi en justice, il décide que les

rapports vérifiés feront preuve, en réservant cependant aux parties la preuve contraire.

106. Qu'est-ce que la *force majeure ?*

Nous en trouvons la définition dans un arrêt de la cour de cassation du 26 décembre 1866 [1], rendu en matière de postes : « D'après les principes universellement admis, la » force majeure se rencontre dans tout événement qu'on » n'a pas pu prévoir ni prévenir, et auquel on n'a pas pu » résister, *casus cui providere, cui resistere non potest,* » dit Cujas. »

La loi s'est, à dessein, abstenue de définir avec précision les cas de force majeure ; c'est au capitaine à les établir, et aux tribunaux à les apprécier souverainement (Cass., 8 mars 1832).

107. Il va de soi que l'exception tirée du cas fortuit ne peut plus être invoquée par le capitaine quand le sinistre a été précédé de quelque faute de sa part, *quando culpa præcessit casum, tunc casus fortuitus non excusat.*

108. Ajoutons, avec deux arrêts de la cour de cassation des 28 mars 1867 et 25 juin même année, que le capitaine est déchargé de toute responsabilité lorsque ceux qui lui imputent une faute s'en sont eux-mêmes rendus complices. Ces arrêts ont notamment décidé que des armateurs qui remettaient au capitaine des connaissements frauduleux en ce qu'ils attestaient un chargement fictif, n'étaient pas recevables à faire valoir contre le capitaine le déficit dans le chargement : *Nemo auditur propriam turpitudinem allegans.*

1. D.-P. 67. 1. 27.

CHAPITRE III

DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART

SECTION I

Droits.

§ 1. — *Suspension de la contrainte par corps contre le capitaine prêt à mettre à la voile.*

109. L'intérêt du commerce et la faveur des expéditions maritimes avaient dicté aux législateurs la disposition suivante, contenue dans l'article 231 du Code de commerce :

« Le capitaine et les gens de l'équipage qui sont à bord, » ou qui, sur des chaloupes, se rendent à bord pour faire » voile, ne peuvent être arrêtés pour dettes civiles, si ce » n'est à raison de celles qu'ils auront contractées pour » le voyage ; et même, dans ce dernier cas, ils ne peuvent » être arrêtés s'ils donnent caution. »

Cette dernière disposition a été abrogée par la loi du 22 juillet 1867 qui a aboli la contrainte par corps en matière commerciale et en matière civile.

§ 2. — *Droit d'hypothéquer le navire dans un cas.*

110. L'article 233 du Code de commerce portait :

« Si le bâtiment était frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine pourra en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, EMPRUNTER A LA GROSSE pour leur compte, sur leur portion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge. »

Cet article créait au profit du capitaine, par exception au principe posé dans l'article 232, lequel est relatif aux *obligations du capitaine,* un droit que nous avons tenu à signaler, dès à présent, dans cette section consacrée aux *droits du capitaine.* Nous y reviendrons en étudiant la section II.

Constatons seulement que cet article a été modifié comme suit par l'article 28 de la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime :

« Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires, et que quelques-uns fassent refus de contribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine peut, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation faite aux refusants de fournir leur contingent, EMPRUNTER HYPOTHÉCAIREMENT pour leur compte sur leur part dans le navire, avec l'autorisation du juge. »

Nous étudierons plus loin cette innovation, sa nature et ses conséquences (V. n° 142).

SECTION II.

Obligations.

I. — Formation de l'équipage.

111. Aux termes de l'article 223 du Code de commerce, il appartient au capitaine de former « l'équipage » du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres » gens de l'équipage, ce qu'il fera néanmoins de concert » avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur » demeure ».

112. Fondement du droit du capitaine. — Cet article 233 se retrouve dans le *Consulat de la mer* (chap. 55 et 195); dans le *Droit hanséatique,* et dans l'Ordonnance de 1681 (V. dans Bédarride (II, n° 365), et dans Dalloz (v° *Droit maritime,* n° 376), l'historique de cette disposition, qui a été vivement discutée.

Nous en tirons le fondement du choix laissé au capitaine : puisqu'il est plus capable qu'aucun autre d'apprécier l'habileté et l'activité des marins, et que, d'autre part, la loi lui impose une grande responsabilité, il était logique de lui donner le soin de former l'équipage.

Mais, d'un autre côté, comme l'armateur est responsable des fautes et délits de l'équipage, le capitaine doit faire son choix, de concert avec lui, quand il sera dans le lieu de sa demeure ; il ne pourrait pas le faire à son insu ou malgré lui.

113. Son étendue. — Le capitaine a le droit de former l'équipage ; mais ce droit ne comprend que la désignation des personnes, et il ne s'étend pas aux conditions de l'engagement, ni au salaire à allouer. La détermination de celui-ci appartient exclusivement au propriétaire. Dès lors, le capitaine ne saurait l'engager au delà de ses instructions, et, à défaut de celles-ci, des usages et du cours de la place. Il ne pourrait donc se faire rembourser de ce qu'il aurait promis ou payé en sus de ses instructions ou des usages. Il en serait cependant autrement, si le propriétaire, régulièrement informé du taux des salaires que le capitaine a été dans la nécessité d'accorder, n'avait fait ni réclamations, ni réserves.

114. Restriction. — Le capitaine choisit son équipage ; mais, il doit le faire *de concert avec les propriétaires*, lorsqu'il est dans le lieu de leur demeure (art. 223).

115. On s'est demandé à ce sujet :

1° Comment il faut interpréter cette expression « *de concert avec le propriétaire* ».

Cette expression signifie simplement que le capitaine est obligé de présenter au propriétaire les noms des individus dont il a fait choix, et que le propriétaire peut les rejeter ; le pouvoir de celui-ci, comme le fait très justement observer M. Bédarride, se borne en quelque sorte à un *veto* à l'égard des personnes proposées par le capitaine, sans qu'il puisse jamais le contraindre à recevoir celle qu'il proposerait lui-même.

2° Si l'obligation du capitaine de se concerter avec le propriétaire existe, lorsque celui-ci, sans être sur les lieux, y est représenté par un fondé de pouvoirs.

Non, car l'article 223 garde sur ce point un silence significatif.

116. Composition de l'équipage.— La force et le nombre de l'équipage, ainsi que sa composition, se règlent ordinairement d'après la capacité et l'importance du navire.

Un équipage complet comprend :

1° Le capitaine ;

2° Les officiers du bord ;

3° Le chirurgien ;

4° Les officiers-mariniers ;

5° L'équipage proprement dit, c'est-à-dire les marins et les mousses.

117. I. *Officiers du bord.* — Au premier rang, se trouve le *second capitaine* ou plus simplement le *second.*

Aux termes du règlement du 1er janvier 1786, article 43, les commissaires de marine ne peuvent admettre en qualité de seconds, pour les voyages de long cours, que des marins âgés de 21 ans au moins, et ayant 18 mois de navigation soit sur les vaisseaux de l'État, soit sur les bâtiments du commerce.

Une circulaire du ministre de la marine du 14 octobre 1856 recommande aux armateurs d'exiger du second le brevet de capitaine au long cours, afin d'éviter le danger de voir le commandement du navire confié à un homme incapable.

Le second est chargé de faire exécuter les ordres du capitaine, et de commander en son nom quand il est absent ou empêché.

En cas d'empêchement, de maladie ou de décès du capi-

taine pendant la traversée, il prend de plein droit le commandement du navire.

Lorsqu'il remplace le capitaine, il a droit aux mêmes salaires et avantages [1].

118. Le *lieutenant,* qui a des fonctions à peu près analogues à celles du second, ne peut être choisi que parmi les marins ayant 18 ans au moins, et 12 mois de navigation (Règlement de 1786, art. 44).

119. *Porteurs.* — Divers tribunaux, par application de l'art. 2, titre I^er^, livre II de l'ordonnance de 1681, ont condamné à 300 francs d'amende chacun des délinquants dans diverses affaires où il avait été reconnu que le commandement de bâtiments du commerce avait été exercé de fait par des marins ne réunissant pas les titres légaux pour ledit commandement, tandis que le capitaine titulaire exerçait à bord des fonctions inférieures, et était seulement porteur d'expéditions.

Un arrêt de la Cour de cassation, rendu sur pareille question, a confirmé cette interprétation de l'ordonnance de 1681 ; il y est dit : « Le capitaine reçu, à qui le commandement d'un navire a été confié, se trouvant responsa-» ble soit des manœuvres, soit de l'observation des lois et » règlements, ne peut céder par une convention privée ce » pouvoir extraordinaire qui est une délégation de l'autorité » publique » (Cass., 4 juin 1834.).

Aujourd'hui, aux termes du décret-loi du 24 mars 1852

1. Trib. comm. Marseille, 25 octobre 1820 ; — Trib. comm. du Hâvre, 29 mai 1847.

(art. 82), ce délit maritime est puni d'un emprisonnement de 15 jours à 3 mois, et de l'interdiction de commandement pendant un an au moins et deux ans au plus : en cas de récidive, l'interdiction de commandement peut être définitive.

120. II. *Chirurgien.* — Aux termes du décret du 17 septembre 1864, les navires du commerce expédiés pour le long cours, autres que ceux à destination des pêches de la baleine ou du cachalot, et de la morue sont tenus d'avoir un chirurgien, s'ils reçoivent à bord cent personnes, tant hommes d'équipage que passagers.

Les bâtiments affectés à la pêche de la baleine ou du cachalot ne sont assujettis à l'obligation d'avoir un chirurgien que si leur équipage est de vingt hommes, non compris les mousses. Ceux qui sont expédiés pour la pêche de la morue n'y sont assujettis que si leur équipage est de quarante hommes, non compris les mousses [1].

Les navires qui ne font que le cabotage ne sont pas soumis à cette obligation.

121. Le capitaine ne peut embarquer un chirurgien que s'il a été reçu officier de santé conformément à la loi du 19 ventôse an XI relative à l'exercice de la médecine, ou s'il a été employé comme officier de santé de 2e classe soit sur les vaisseaux ou dans les hôpitaux de la marine de l'État, soit à la suite des troupes de terre ou dans les hôpitaux militaires, à peine d'une amende de 50 francs.

122. III. *Officiers mariniers.* — On désigne sous ce

1. Ordonnance du 4 août 1819 ; — Règlement du 7 novembre 1866, art. 214.

nom le maître d'équipage, le maître charpentier, le maître calfat, le maître voilier, le maître canonnier et le mécanicien.

Ils sont tous soumis à l'autorité des officiers du bord.

123. IV. *Équipage proprement dit.* — L'équipage proprement dit comprend les marins et les mousses.

Il est embarqué un mousse à bord de tout bâtiment employé à la navigation ou à la pêche maritime ayant plus de deux hommes d'équipage ; l'embarquement d'un second mousse est obligatoire quand il y a vingt hommes d'équipage, non compris le premier mousse ; il est embarqué un troisième mousse pour trente hommes d'équipage ; et ainsi de suite en continuant à calculer par dizaine d'hommes complète (Règlement du 7 novembre 1866, art. 215).

Il peut être embarqué, en remplacement des mousses, dans la proportion prescrite par la disposition précédente, des novices âgés de moins de 18 ans, et qui ne sont tenus de justifier d'aucune condition de navigation (Règlement de 1866, art. 215, § dernier) [1].

124. V. *Agence de placement des marins.* —Le recru-

1. Nous devons dire un mot des mousses et des novices.

Le *mousse* ne peut avoir moins de 10 ans accomplis ni plus de 15 ans ; il ne peut être placé sur un bâtiment que du consentement de ses parents ou tuteurs ; il est soumis à la discipline du bord ; après chaque voyage, il peut renoncer à la carrière maritime.

Dès qu'il a accompli sa quinzième année, le mousse devient *novice*, et même, s'il est jugé bon matelot, il peut en recevoir immédiatement le titre et la paie.

Le novice doit achever le voyage commencé ; mais il ne peut être contraint d'en faire un deuxième.

tement, par une agence de placement, des marins devant former l'équipage d'un bâtiment marchand, est irrégulier, et ne doit trouver aucun appui auprès des autorités maritimes. C'est ce qui résulte d'une circulaire du ministre de la marine, du 11 août 1865, dont nous tenons à reproduire les termes :

« Aux termes de l'article 223 du Code de commerce, l'engagement des gens de mer doit être fait de concert entre le capitaine et les propriétaires, lorsque le premier se trouve dans le lieu de leur demeure.

» Il est juste, en effet, que le propriétaire d'un navire, responsable des faits de son capitaine, « pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition » (art. 216), ne lui abandonne pas entièrement, lorsqu'il peut aussi s'en occuper, le soin de composer l'équipage. Le capitaine, qui est peut-être plus immédiatement intéressé, doit, de son côté, attacher le plus grand prix à avoir un bon équipage, et participer conséquemment au choix des marins qui le composeront.

» Cependant, j'ai souvent eu lieu de reconnaître, par des enquêtes effectuées au retour des navires à bord desquels s'étaient produits des rixes et des actes d'insubordination, que les capitaines et armateurs tendent à rejeter les uns sur les autres la responsabilité du choix des équipages.

» Certains capitaines assurent que ce sont uniquement les armateurs qui s'occupent maintenant de choisir les matelots, et qu'ordinairement ils se bornent à s'adresser à des logeurs, afin d'avoir des marins à des prix réduits. Les armateurs, de leur côté, disent que, lorsqu'ils ont fait choix de leur capitaine, ils s'en rapportent à lui pour la composition de l'équipage, mais que, trop fréquemment,

celui-ci abandonne ce soin à son second, ou même au maître d'équipage qui prend des hommes au hasard chez un logeur.

» Il est difficile de démêler la vérité dans ces informations contradictoires, mais elles s'accordent pour établir que l'équipage est formé, non par l'armateur et le capitaine ensemble, comme le veut la loi, mais à la suite d'une sorte de marché avec des agents de placement. Ceux-ci exigent de fortes primes des matelots pour leur procurer un embarquement, et des primes leur sont payées par les marins sur leurs avances. Au jour fixé pour la revue d'armement, l'agent présente les hommes au capitaine, qui les conduit au bureau où l'engagement a lieu, il leur indique le jour où le navire doit mettre à la voile.

» Il en résulte que le capitaine, en quittant le port, se trouve en présence de marins dont il ne connaît ni la capacité ni la moralité. On a vu même des marins se fair conduire à bord par des bateaux, alors que le navire était déjà hors du port. L'administration de la marine, après bien des avis donnés aux armateurs et aux capitaines, n'a pu prendre d'autre mesure que d'interdire l'entrée du bureau de l'inscription maritime aux agents de placement, et cette défense a eu pour plus d'un matelot d'heureux résultats. Mais la grande majorité des équipages est toujours recrutée par ces agents.

» J'ai dû vous signaler ces abus. Je vous prie d'user de votre influence pour conseiller aux armateurs et aux capitaines l'observation de la disposition du Code de commerce qui concerne l'engagement. C'est le seul moyen d'établir entre les capitaines et les matelots cette bonne harmonie si nécessaire au maintien de la discipline, à la régularité du service, et souvent même au succès de l'expédition. »

125. *Gardien.* — Le navire doit toujours avoir un gardien à bord jusqu'au moment où l'équipage est embarqué.

126. *Du subrécargue.* — De toutes les personnes de l'équipage, dont il ne fait pas, du reste, à proprement parler, partie, le *subrécargue* est le seul qui soit en dehors du choix du capitaine.

Le subrécargue est un agent que les armateurs peuvent placer à bord du navire pour veiller sur la cargaison, et faire les opérations commerciales dont elle doit être l'objet. Il représente les propriétaires comme mandataire; et, en sa présence, le capitaine cesse d'être responsable de la cargaison, et il doit lui obéir pour tout ce qui la concerne [1].

127. *De l'aumônier.* — Autrefois, il devait y avoir un aumônier sur tout bâtiment voyageant au long cours, et ayant au moins 40 hommes d'équipage.

Aujourd'hui, il est purement facultatif aux armateurs de placer un aumônier à bord du navire.

128. *Débauchage.* — Le capitaine ne peut, pour former son équipage, débaucher les marins d'un autre navire : il ne peut, sans l'autorisation du commissaire de l'inscription maritime, embarquer aucun marin avant de s'être assuré qu'il a été congédié du navire sur lequel il était précédemment embarqué, à peine de 300 francs d'amende et de trois mois d'interdiction.

129. NATIONALITÉ DE L'ÉQUIPAGE. — Les marins peuvent

1. C'est souvent le capitaine non porteur qui est le subrécargue.

n'être pas tous Français ; mais les marins étrangers ne peuvent former sur un bâtiment français plus du quart de la totalité de l'équipage ; de plus, ils ne peuvent y remplir les fonctions d'officiers (Loi du 21 septembre 1793, circulaire ministérielle du 14 février 1854).

La loi du 22 juillet 1851 permet néanmoins d'embarquer sur les navires qui font la pêche de la baleine ou du cachalot des marins étrangers dans la proportion d'un tiers de tout l'équipage, pourvu que ce nombre, en ce qui concerne les officiers, harponneurs et patrons,ne dépasse pas deux pour la pêche du sud, et cinq pour la pêche du nord.

130. Recrutement en cours de voyage. — L'intervention des commissaires de l'inscription maritime, ou des consuls, est nécessaire au capitaine en cours de voyage pour l'engagement des gens de mer, lorsqu'il faut remplacer les déserteurs, les morts, ou les hommes laissés dans les hôpitaux. Aux termes de l'ordonnance du 29 octobre 1833, le capitaine qui veut engager des gens de mer pendant le cours d'un voyage est tenu de les présenter au consul, qui interpelle les parties de lui déclarer si elles sont bien d'accord ; si aucune ne réclame, il inscrit le résultat de la convention sur le rôle d'équipage. Le consul ne peut régler ou modifier les conditions des engagements, et doit, sur ce point, laisser une entière liberté aux parties ; en cas de contestation, il essaie de les concilier, et, s'il n'y peut parvenir, il en fait mention dans son procès-verbal, sauf aux parties à se pourvoir devant les tribunaux compétents (Art. 40 et 41).

131. Engagement de l'équipage. — L'acte qui intervient

entre l'armateur et le capitaine, comme celui qui intervient entre le capitaine et l'équipage, se nomme *engagement*. Il tient tantôt du contrat de louage, tantôt du contrat de société.

Il se constate ordinairement par le *rôle d'équipage* (V. n° 203).

II. — Avitaillement.

132. Le capitaine doit s'occuper de l'avitaillement de son navire ; il doit veiller à ce qu'il y ait à bord de son navire des vivres d'une qualité convenable et en quantité suffisante pour l'équipage et les passagers.

133. En vertu de l'article 2, titre 8, de la loi du 6 août 1791, les vivres et provisions provenant de France et embarqués dans les navires français pour quelque navigation que ce soit, pourvu qu'ils soient uniquement destinés à la nourriture des équipages et passagers, jouissent, à la sortie, de l'exemption de tous droits de douanes.

Pour jouir de cette exemption, les armateurs ou capitaines sont tenus de faire leur déclaration, au bureau de la régie, du nombre d'hommes qui composeront leurs équipages et de celui des passagers ; et de déclarer aussi les quantités et espèces de vivres et provisions qu'ils voudront embarquer. Si les quantités paraissent trop fortes relativement au nombre d'hommes qui devront être à bord du bâtiment, et à la durée présumée du voyage, les préposés de la régie pourront demander que les armateurs ou capitaines des bâtiments fassent régler ces quantités par le tribunal de commerce du lieu, à défaut, par les offi-

ciers municipaux du lieu, et qu'ils justifient de la fixation qui en sera faite au bas d'une expédition de la déclaration. Dans tous les cas, le nombre d'hommes composant les équipages, celui des passagers, les quantités et espèces de vivres embarqués, sont portés sur le *permis d'embarquement*, qui doit être visé par les préposés de la régie [1].

III. — Visite du navire.

134. « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, » de faire visiter son navire, aux termes et dans les for- » mes prescrites par les règlements. — Le procès-verbal » de visite est déposé au greffe du tribunal de com- » merce ; il en est délivré extrait au capitaine. » (art. 225 C. comm.).

« Il est de règle et d'usage, dit Valin, que dès le que capitaine ou maître est choisi, et que ses conventions sont faites, il passe la visite du navire qu'il doit commander, pour connaître ce qu'il y a à faire, et y faire travailler convenablement à l'instar du capitaine de haut bord. Comme lui, il doit veiller au radoub, et tenir la main à ce qu'il se fasse avec soin et exactitude ; il doit de même visiter les cordages, voiles, et autres agrès et apparaux, et ceux de rechange, les vivres et autres approvisionnements du navire. En un mot, dès qu'il est nommé pour commander un navire, c'est à lui de veiller par lui-même et par ses

1. Les provisions d'un navire, en relâche dans un port, lorsqu'elles ont été régulièrement déclarées, doivent rester à bord pour être employées à la consommation de l'équipage ; dans ce cas, elles sont exemptes de tous droits d'entrée et d'octroi (Cass., 24 juillet 1820).

officiers à tout ce qui concerne l'équipement, l'avitaillement, et le chargement du navire[1]. »

135. Sous l'empire de l'ordonnance de 1681, la visite du navire était de plein droit confiée aux *huissiers-visiteurs*, qui la faisaient d'office.

Les règlements auxquels l'article 225 fait allusion sont les lettres patentes du 10 janvier 1770, la déclaration du 17 août 1779, l'arrêté du conseil du 2 mars 1782, et, la loi des 9-13 août 1791.

Aux termes de cette dernière loi, le capitaine ou armateur qui veut mettre un navire en armement, doit appeler deux officiers-visiteurs qui, après avoir reconnu l'état du navire, donnent leur certificat de visite, en y exprimant brièvement les travaux dont le navire leur paraît avoir besoin pour être en état de prendre la mer. Cette loi veut, de plus, que lorsque l'armement est fini, et le navire prêt à prendre charge, il soit requis une seconde visite; le procès-verbal de la première est représenté, et le nouveau certificat doit exprimer le bon et dû état du navire.

Ces visites sont faites par d'anciens navigateurs, choisis, à cet effet, par le tribunal de commerce, et, à défaut, par les officiers municipaux.

Elles ne sont exigées que pour les voyages au long cours.

136. Le navire doit-il être visité, avant de prendre charge, pour le voyage de retour comme pour le voyage d'aller ?

1. *Commentaire de l'ordonnance* de 1681, l. II, tit. I, *Du Capitaine*, art. 8.

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille répond par l'affirmative [1].

La doctrine contraire a prévalu devant la Cour de cassation (arrêt du 3 juillet 1839) et le ministre de la marine s'est rangé à cet avis (circul. du 21 mai 1827).

Nous préférons l'opinion du tribunal de Marseille, car l'article 225 ne distingue pas quand le navire prend charge.

137. Les capitaines étrangers y sont-ils tenus?

Cette formalité étant prescrite dans un intérêt d'ordre public, ils ne peuvent s'y soustraire (C. civ., art. 3).

138. Le 11 février 1862, la Cour de cassation a jugé que bien qu'une police d'assurance ait été passée en France entre regnicoles, si le navire assuré est étranger, et commandé par un capitaine étranger, celui-ci n'est pas tenu de se soumettre aux obligations imposées par la loi française ; et que, notamment, il n'est pas tenu de faire visiter son navire au départ, conformément à l'article 225 du Code de commerce (D. P. 62. 1. 247).

139. *Procès-verbal de visite.* — Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce, et il en est délivré un extrait au capitaine.

Une ordonnance royale du 1er novembre 1826 porte :

Article 1er. — Dans les ports où il n'y a pas de tribunal de commerce, les procès-verbaux de visite pourront être faits par le juge de paix du canton.

1. Du 18 mars 1822, *Journal de Marseille*, III 1, 10.

Art. 2. — Les capitaines pourront, dans les vingt-quatre heures de la remise des procès-verbaux, s'en faire délivrer un extrait par le greffier de la justice de paix.

Art. 3. — A l'expiration de ce délai, le juge de paix est tenu d'envoyer les procès-verbaux au greffe du tribunal de commerce *le plus voisin*.

140. *Sanction.* — En cas de contravention à l'obligation que lui impose l'article 225, le capitaine, dit l'article 228, est responsable de tous les événements envers les personnes intéressées au navire et au chargement. En effet, ces événements sont alors présumés avoir été occasionnés par le mauvais état du bâtiment.

Mais il est bon de remarquer que le défaut de visite ne rend pas le capitaine responsable *de plein droit ;* il n'établit contre lui qu'une simple présomption de droit, qui peut être détruite par la preuve d'événements de force majeure. C'est ce qu'a décidé un arrêt de la Cour de cassation du 17 avril 1834 :

« Attendu, en droit, que, du rapprochement des articles » 1352 du Code civil, 228 et 230 du Code de commerce, il » résulte : 1° qu'à la différence de la présomption *juris et* » *de jure*, c'est-à-dire de la présomption sur le fondement » de laquelle la loi, en annulant certains actes, ou en dé- » niant l'action en justice, n'admet aucune preuve pour » établir le contraire, la présomption de la loi *juris* ne » fait que dispenser de toute preuve celui au profit duquel » elle existe ; 2° que l'article 228 du Code de commerce, » en cas de contravention à l'obligation imposée au capi- » taine par l'article 225 de faire visiter son navire avant » de prendre charge, n'annule aucun acte ni ne dénie

» action en justice, mais seulement, en présumant le » mauvais état du navire au moment du départ, il rend le » capitaine responsable de tous les événements envers les » intéressés au navire et au chargement, et il n'élève, par » là, qu'une simple présomption de la loi *juris* contre le » même capitaine, dont, par conséquent, la responsabi- » lité cesse par la preuve d'événements et d'obstacles de » force majeure » [1].

IV. — Mesures destinées a mettre le navire en état de prendre la mer.

141. Cette obligation est réglementée par les articles 232 et 233 du Code de commerce :

« Art. 232. — Le capitaine, dans le lieu de la demeure » des propriétaires, ou de leur fondé de pouvoir, ne peut, » sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub » du bâtiment, acheter des voiles, cordages, ou autre » chose pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent » sur le corps du navire, ni fréter le navire.

« Art. 233 (modifié par l'art. 28 de la loi du 10 décem- » bre 1874). — Si le bâtiment est frété du consentement des » propriétaires, et que quelques-uns fassent refus de con- » tribuer aux frais nécessaires pour l'expédition, le capi- » taine peut, en ce cas, vingt-quatre heures après som- » mation faite aux refusants de fournir leur contingent, » emprunter hypothécairement pour leur compte sur » leur part dans le navire, avec l'autorisation du juge. »

1. Voir, à la fin du volume, annexe I.

§ 1. — *Art.* 232.

142. Le capitaine doit, avant le départ, prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre le navire en état de tenir la mer ; mais, comme il n'est que le mandataire du propriétaire, il ne peut, dans le lieu de sa demeure ou de celle de son fondé de pouvoir, sans son autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages, ou autre chose pour le bâtiment, prendre à cet effet de l'argent sur le corps du navire, soit par emprunt à la grosse, soit par hypothèque, ni fréter le navire.

143. *Quid* si le capitaine a agi, dans le lieu de la demeure du propriétaire, et sans son autorisation.

Dans ce cas, répond M. Rogron, le capitaine n'en aurait pas moins engagé les propriétaires envers les tiers qui auraient traité avec lui (art. 216) ; car ces engagements, dit-il, étaient dans la nature de ses fonctions, et les tiers *ont pu ignorer* la présence du propriétaire ou l'existence d'un fondé de pouvoirs ; le propriétaire aurait cependant un recours contre le capitaine pour avoir violé l'article 232.

Nous ne pouvons accepter cette solution, qui est trop générale, et il y a lieu, suivant nous, de faire une distinction parmi les actes dont s'occupe l'article 232.

144. *S'agit-il de radoub ou d'achats*, ces actes, faits sans l'autorisation du propriétaire, ne peuvent donner au créancier aucun droit contre lui, ni aucun privilège sur le navire, et ce créancier doit avoir uniquement le capitaine

pour débiteur principal et direct. En effet, celui qui a traité avec le capitaine ne pouvait ignorer ce fait, matériellement certain, de la présence du propriétaire ; il ne pouvait prétendre l'avoir ignoré ; il devait et pouvait facilement le connaître en s'informant de son nom, ce qui devait en même temps lui révéler le fait de la demeure.

Mais si le propriétaire n'était que représenté, la solution est différente : en effet, l'institution d'un mandataire est plus difficile à découvrir, car elle manque habituellement de publicité et de notoriété, et peut, dès lors, être réellement ignorée. La bonne foi du tiers alléguant cette ignorance doit donc être appréciée, et, si elle est reconnue et admise, elle peut motiver un recours contre le propriétaire, sauf à lui à se retourner contre le capitaine pour violation de l'article 232.

145. Il est pareillement de toute justice, dans le cas où le capitaine n'a contracté que des engagements nécessaires, et dans les meilleures conditions, qu'il puisse se faire garantir de ses engagements par les propriétaires, et que le tiers avec lequel il a traité ait contre eux une action *de in rem verso*.

146. *S'agit-il d'emprunt à la grosse,* il serait radicalement nul, car il n'est pas au pouvoir du capitaine de faire courir des risques aux propriétaires, alors même que cet emprunt aurait eu pour objet de faire face à des réparations nécessaires et urgentes.

Si, dans ce cas, et en empruntant, le capitaine s'est dit faussement autorisé par le propriétaire, l'acte sera nul à l'égard du propriétaire (Cass., 17 février 1824) ; d'ailleurs,

l'article 321 porte : « Un emprunt à la grosse fait par le » capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires » du navire sans leur autorisation authentique ou leur » intervention dans l'acte, ne donne action et privilège » que sur la portion que le capitaine peut avoir au navire » et au fret. »

147. *S'agit-il d'hypothèque maritime,* elle sera radicalement nulle ; car, en dehors du cas prévu par l'article 233 ci-après, l'hypothèque maritime ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire justifiant d'un pouvoir spécial ; or, si le capitaine est le mandataire du propriétaire, cette qualité ne comporte pas les attributions d'un mandat spécial [1].

148. *S'agit-il d'un affrètement,* il y a controverse.

Valin le considère comme nul, sauf le recours de l'affréteur contre le capitaine.

Emérigon estime que la défense faite au capitaine de fréter un navire sans l'autorisation de l'armateur présent a bien pour effet de rendre le capitaine, lorsqu'il y contrevient, passible d'une action en dommages-intérêts de la part de l'armateur, mais qu'elle n'empêche pas le contrat d'être valable à l'égard de l'affréteur, attendu qu'en ce qui concerne ce dernier, le consentement de l'armateur est toujours présumé. Cette opinion est adoptée par Delvincourt et par Pardessus.

Nous croyons au contraire que, puisqu'on ne peut disposer de la chose d'autrui sans son consentement, et vu

1. Voir mon *Étude sur l'hypothèque maritime.*

les termes si formels de l'article 232, l'affrètement consenti par le capitaine dans le lieu de la demeure des propriétaires, et sans leur autorisation spéciale, est nul à leur égard (*Sic* Boulay-Paty, Dageville, Dalloz, Bédarride). Mais cet affrètement peut être ratifié expressément ou tacitement par le propriétaire (V. art. 1998 C. civ.).

149. Le capitaine est réputé se trouver dans le lieu de la demeure des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs, dans le sens de l'article 232, lorsqu'il se trouve dans l'arrondissement où ils ont leur domicile.

Lorsqu'il se trouve hors de ce lieu, il peut, en sa qualité de mandataire légal, faire tous les actes nécessaires à la conservation et à l'exploitation du navire.

150. On s'est demandé comment il faut appliquer l'article 232 lorsque le navire appartient à *plusieurs* personnes.

A défaut d'armateur-gérant ou de fondé de pouvoirs général ou spécial, l'article 232 ne peut être invoqué que si le capitaine se trouve au lieu où demeure la majorité des propriétaires (*Adde* trib. de comm. du Havre du 30 juin 1855).

§ 2. — *Art.* 233.

151. L'ancien article 233 portait :

« Si le bâtiment était frété du consentement des pro-
» priétaires, et que quelques-uns d'eux fissent refus de
» contribuer aux frais nécessaires pour l'expédier, le capi-
» taine pourra, en ce cas, vingt-quatre heures après som-

» mation faite aux refusants de fournir leur contingent,
» emprunter à la grosse pour leur compte sur leur por-
» tion d'intérêt dans le navire, avec autorisation du juge. »

Les droits du prêteur étaient garantis par un privilège du prêt à la grosse avant le départ. Les articles 191, § 9 et 192, § 7, du Code de commerce portaient :

« Art. 191. — Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles
» sont rangées, les dettes ci-après :

» ... 9° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps,
» quille, agrès, apparaux pour radoub, victuailles, arme-
» ment et équipement avant le départ. »

« Art. 192. — Le privilège accordé aux dettes énoncées
» dans le précédent article ne peut être exercé qu'autant
» qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

» ... 7° Les sommes prêtées à la grosse sur le corps,
» quille, agrès, apparaux, armement et équipement,
» avant le départ du navire, seront constatées par des
» contrats passés devant des notaires ou sous signature
» privée, dont les expéditions ou doubles seront déposés
» au greffe du tribunal de commerce dans les dix jours
» de leur date. »

152. Les articles 27 et 28 de la loi du 10 décembre 1874 ont abrogé le § 9 de l'article 191 et le § 7 de l'art. 192 et substitué, dans l'hypothèse de l'article 233 du Code de commerce, l'emprunt hypothécaire à l'emprunt à la grosse:

« Art. 27. — Les paragraphes 9 de l'article 191 et 7 de
» l'article 192 du Code de commerce sont abrogés. L'arti-
» cle 191 du même Code est terminé par la disposition
» suivante :

» Les créanciers hypothécaires sur le navire viendront,

» dans leur ordre d'inscription, après les créances privi-
» légiées. »

« Art. 28. — L'article 233 du Code de commerce est
» modifié ainsi qu'il suit :

» Si le bâtiment est frété du consentement des propriété-
» taires, et que quelques-uns fassent refus de contribuer
» aux frais nécessaires pour l'expédition, le capitaine
» peut, en ce cas, vingt-quatre heures après sommation
» faite aux refusants de fournir leur contingent, emprun-
» ter hypothécairement pour leur compte sur leur part
» dans le navire, avec l'autorisation du juge. »

« Le privilège à la grosse avant le départ, dit le rapporteur de la loi de 1874, est incompatible avec l'institution de l'hypothèque. La garantie du prêteur hypothécaire serait illusoire, s'il était loisible au débiteur, en contractant un emprunt à la grosse avant le départ, d'enlever son rang à l'hypothèque qu'il vient de constituer. Quels services, du reste, rend au commerce maritime le prêt à la grosse avant le départ? Aucun, car il y a dans ce moyen de se procurer des fonds quelque chose de si anormal, il est si onéreux, que nul armateur soucieux de son crédit n'oserait y recourir. On n'y recourt pas, en effet, et le prêt à la grosse avant le départ est resté sans application. La loi ne devait pas, dès lors, hésiter à sacrifier un privilège qui, dépourvu de toute utilité propre, eût été un très grave obstacle au développement du crédit hypothécaire. »

153. Cette innovation est une dérogation à la règle que l'hypothèque maritime est conventionnelle ; et l'hypothèque ainsi constituée a, vis-à-vis des *refusants,* le caractère d'une hypothèque légale.

D'après l'article 233, les copropriétaires ont consenti à l'affrètement du navire ; qui veut la fin, veut les moyens ; ils doivent donc être présumés avoir consenti d'avance à toutes les dépenses nécessaires pour assurer le succès de l'entreprise ; la loi, à cet effet, donne au capitaine un mandat exceptionnel. Il est inadmissible qu'au moment du départ le refus de quelques copropriétaires de contribuer aux frais nécessaires pour le voyage entrave une expédition qu'ils ont consentie dans le principe, et pour le succès de laquelle des frais considérables ont déjà pu être faits.

154. Nous croyons applicables sous l'empire du nouvel article 233 les solutions suivantes, appliquées et reconnues sous l'ancien :

155. 1° Il n'est pas nécessaire, pour l'application de l'article 233, que le navire ait été frété du consentement de *tous* les propriétaires, il suffit qu'il l'ait été de l'aveu de la majorité déterminée par l'article 220.

156. 2° La faculté accordée au capitaine par l'art. 233 appartient également aux propriétaires eux-mêmes ;

157. 3° Si le capitaine, autorisé à emprunter, ne trouve pas de prêteur, il est fondé à se pourvoir en justice pour contraindre les propriétaires à contribuer aux dépenses communes, si mieux ils n'aiment faire abandon de leur intérêt.

158. 4° Le capitaine aurait le droit, dans le cas de

l'art. 233, d'emprunter sur les parts des refusants, alors même que le refus de contribuer aux frais de l'expédition proviendrait non pas seulement de quelques-uns des propriétaires, mais de la majorité d'entre eux (V. Dalloz, *Répert.*, v° *Droit maritime*, n° 370 ; — Pardessus, n° 261).

Il en serait de même dans l'hypothèse soit d'un propriétaire unique, soit d'un refus unanime des propriétaires.

Insaisissabilité du navire prêt à faire voile.

159. Aux termes de l'article 215, le navire prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire ; et, même dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

160. *Motif de cette disposition.* — « Nous avons, dit l'exposé des motifs présenté par le conseiller d'État Bégouen, dû examiner s'il est dans l'intérêt général de la navigation et de la chose publique, de permettre la saisie du navire au moment où il est prêt à faire voile ; si l'intérêt d'un seul, de celui qui a négligé jusqu'alors de mettre en avant ses prétentions ou ses droits, peut entraver la spéculation des chargeurs, compromettre leur fortune, frustrer les espérances de ses copropriétaires, faire manquer peut-être l'entreprise la mieux calculée, et nous sommes parvenus à une solution négative : nous avons cru qu'un navire prêt à faire voile ne devait pas être saisissable, la législation de quelques nations commerçantes venait encore à l'appui de cette opinion.

» Une seule exception a paru juste, et elle est prononcée. Cette exception porte sur les dettes contractées pour le voyage. On peut supposer que, sans ces dettes, le bâtiment n'aurait pas été mis en état de faire voile ; il faut donc les payer. »

161. *Navires insaisissables.* — La disposition de l'article 215 est applicable aux bateaux sur rivière comme aux bâtiments de mer. Cette solution, consacrée par un arrêt de la cour de Rennes en date du 21 mars 1812, est conforme à la définition du navire que nous avons donnée au n° 2 : « *Navem accipere debemus, sive mari-* » *nam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget.* »

Mais nous croyons, avec M. Boulay-Paty (tome I^er^, p. 244) que l'article 215 ne saurait profiter aux navires étrangers ; ces navires peuvent être astreints, s'ils veulent mettre à la voile, à donner caution, alors même qu'il s'agit d'une dette par eux contractée pour toute autre cause que pour le voyage qu'ils vont faire.

162. *Navire prêt à faire voile.* — Dans le but d'éviter toute difficulté d'interprétation, l'article 215, dans son § 2, explique que le bâtiment est censé prêt à faire voile quand le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

Mais ce but louable du législateur n'a pas été complètement atteint. En effet, nous verrons plus loin que, dès l'arrivée du navire dans un port, le capitaine est tenu de déposer en douane l'acte de propriété du navire, l'acte de francisation, et le rôle d'équipage pour les reprendre à son départ ; de plus, et pour opérer ce départ, le navire

doit être muni d'un congé de sortie. Lorsque toutes ces pièces se trouvent à bord, la sortie du port ne dépend plus que du capitaine ou de l'armateur, et le navire est réellement prêt à faire voile. Le refus par la douane de restituer les expéditions ou de délivrer le congé de sortie empêche le navire de quitter le port et ce refus peut être spontané ou provoqué par l'opposition qu'un créancier peut former, avec autorisation du juge, à la délivrance des expéditions.

Dans ce cas, la douane, n'étant pas juge de la régularité et de la validité de l'opposition, doit, sous peine de s'exposer à des dommages-intérêts, renvoyer les parties à se pourvoir devant le tribunal, et refuser la délivrance des papiers et congé jusqu'à mainlevée, volontaire ou judiciaire, de l'opposition.

163. Le 25 juillet 1832, il a été *jugé par le tribunal* de commerce de Marseille que le créancier auquel un bâtiment prêt à mettre à la voile a été donné en nantissement, et qui figure comme en étant le propriétaire et l'armateur, ne peut, par des oppositions au départ et par des poursuites à fin de vente de son gage, empêcher l'exécution du contrat d'affrètement qui a été consenti par le capitaine avant ces poursuites et hors du domicile des poursuivants ; et que les affréteurs, qui ont déjà chargé des marchandises sur le navire sont fondés à exiger la mainlevée des oppositions et l'exécution de l'affrètement, nonobstant le privilège que le nantissement confère au créancier.

164. *Caution.* — Même en cas de dettes contractées

pour le voyage que le navire va faire, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Cette caution doit être donnée devant le tribunal civil dans l'arrondissement duquel a lieu la saisie.

Elle oblige celui qui la donne à représenter le capital à l'époque du retour déterminé par le congé ou à payer la dette s'il ne revient pas.

La somme pour laquelle la caution s'est obligée, étant soumise aux chances de la navigation, peut devenir la matière d'un contrat d'assurances.

V. — Surveillance du chargement.

165. L'arrimage et le chargement du navire doivent s'exécuter sous les ordres du capitaine, et, comme on l'a fait remarquer, ce soin ne constitue pas la partie la moins délicate de ses devoirs [1].

Les chargeur doivent mettre la marchandise sur le quai à la disposition du capitaine, qui est *seul* chargé de la faire arrimer, et qui est par conséquent responsable des avaries résultant d'un mauvais arrimage (Cass., 9 août 1826; — Trib. de comm., Marseille, 11 janvier 1836 et 8 avril 1836). Il a même été jugé que le capitaine est responsable des avaries arrivées à la cargaison, quand elles proviennent d'un vice dans l'arrimage, lors même qu'il se serait servi d'arrimeurs jurés pour faire le chargement (Rouen, 14 décembre 1820) : « Attendu que l'arrimage des marchandises doit » être fait soit par les capitaines, soit par leurs préposés, » *dont ils sont responsables;* que, quoique l'arrimeur dont

1. Voir, à la fin de l'ouvrage, annexe II.

» il s'est servi au port de Maurice, le capitaine Fournier fût » un arrimeur juré, ce capitaine n'en devait pas moins » surveiller ledit arrimage. »

166. Le capitaine qui veut être à l'abri de toute responsabilité pour fait d'arrimage doit faire dresser à l'arrivée du navire, par l'officier du port, un procès-verbal de bon arrimage, ce qui le dispense de fournir d'autres preuves des bonnes conditions du chargement. Ce procès-verbal est valablement fait sans que le réceptionnaire des marchandises ait été appelé.

167. Par jugement du 11 janvier 1836, le tribunal de commerce de Marseille a établi quelques points qui peuvent servir de règle. Il en résulte que, bien que, d'après les règles générales de l'arrimage, les barriques se placent sur le premier plan du navire, il est cependant dans l'ordre d'un bon arrimage de les mettre à fond de cale, s'il se trouve dans le chargement des marchandises lourdes ; qu'en conséquence, le capitaine qui néglige de suivre cette disposition est en faute, et, par suite, tenu de l'avarie éprouvée par la marchandise contenue dans ces barriques par l'effet du poids considérable des autres marchandises superposées.

168. *Chargement sur tillac.* — Aux termes de l'article 229, le capitaine répond de tout le dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il aurait chargées sur le tillac de son vaisseau sans le consentement *par écrit* du chargeur. Cette prohibition se retrouve dans l'ordonnance de 1681, qui l'avait empruntée au *Consulat de la mer* [1].

1. Chap. 183.

Remarquons que le consentement *verbal* du chargeur ne pourrait être prouvé par témoins ; l'aveu du chargeur serait admis.

169. *Quid* si le capitaine avait chargé :

1° *Sous le franc-tillac ?* (On appelle ainsi le plancher ou pont supérieur).—Il ne serait pas responsable (Rennes, 9 janvier 1821) : « Considérant que Romme, dans son *Dic-* » *tionnaire de la marine française,* composé pour l'instruc- » tion des jeunes gens qui se destinent à la profession ma- » ritime, et approuvé par l'Académie française, en définis- » sant le mot *franc-tillac,* dit que c'est le nom du plan- » cher ou du pont supérieur dans un bâtiment de charge ; » qu'ainsi l'intimé, capitaine français, en plaçant les mar- » chandises de l'appelant sous le plancher supérieur du » navire, s'est conformé à la fois à la définition du mot » franctillac, à l'usage du commerce français, et aux dispo- » sitions du Code de commerce, dont l'article 229 ne rend » les capitaines de navires responsables du dommage qui » peut arriver aux marchandises que dans le cas où ils ont » chargé sur le tillac sans le consentement par écrit des » chargeurs. »

2° *Dans le rouf ou dans la dunette ?* — Sur ce point, il y a controverse.

Le tribunal de commerce de Marseille, par jugement du 15 mai 1829, a décidé, en pareil cas, le capitaine responsable.

Au contraire, la cour de Bordeaux, par arrêt des 16 décembre 1838 et 13 janvier 1841, déclare l'article 229 inapplicable par ce motif qu'un local ordinairement affecté au logement des principaux de l'équipage présente pour

la sauvegarde des marchandises des garanties suffisantes.

Il y a là, selon nous, une question de fait dont l'appréciation souveraine appartient aux tribunaux.

170. *Exception.* — La disposition de l'article 229 n'est point applicable au petit cabotage, sauf convention contraire.

171. *Frais de l'arrimage.* — Ils sont à la charge du fréteur et non de l'affrêteur, car celui-ci n'est tenu que de transporter les marchandises jusqu'au navire et de les mettre à la disposition du capitaine.

L'affréteur ne supporte les frais d'arrimage que lorsqu'il a loué le navire en totalité et qu'il le sous-loue par parties (Trib. comm., Havre, 27 mars 1867).

Le capitaine devant surveiller l'arrimage, les frais de remaniement et de relâche rendus nécessaires par un mauvais arrimage primitif sont supportés par le capitaine, lors même que l'arrimeur serait préposé et payé par l'affréteur.

Quant aux vices d'emballage et d'empaquetage, ils sont le fait personnel du chargeur.

VI. — Papiers que le capitaine doit avoir a bord.

172. Le capitaine, dit l'article 226, est tenu d'avoir à bord:

1° L'acte de propriété du navire;

2° L'acte de francisation ;

3° Les connaissements et chartes-parties ;

4° Le rôle d'équipage ;
5° Les procès-verbaux de visite ;
6° Les acquits de paiement ou de caution des douanes.
Nous ajouterons :
7° Le congé ;
8° Le manifeste ;
9° La patente de santé.

1° *Acte de propriété du navire.*

173. C'est l'acte d'achat, si le navire a été acquis depuis sa construction ; si le propriétaire l'a fait lui-même construire, cet acte est généralement représenté par un certificat de construction et un procès-verbal de prestation de serment devant le juge de paix.

L'acte de propriété reste annexé au dossier du navire, tenu au bureau de la douane.

2° *Acte de francisation.*

174. Un navire n'est français qu'à la condition : 1° d'avoir été construit en France ou d'avoir été francisé ; 2° d'être, sauf exception, la propriété de Français, et 3° d'avoir un équipage composé de marins français.

Ce n'est pas, croyons-nous, le lieu d'indiquer les formalités que le propriétaire d'un navire doit remplir pour le faire franciser, car elles ne concernent point le capitaine,

175. Lorsque ces formalités ont été remplies, un acte de francisation est délivré au propriétaire, moyennant le paiement d'un droit de 2 francs par tonneau ; cet acte est la pièce qui constate le droit du navire à porter le pavillon

français, et lui assure les avantages réservés à la navigation nationale (règlement du 7 novembre 1866, art. 145); il est délivré au nom du chef de l'État par le ministre des finances, sur le relevé des détails qui doivent avoir été consignés aux matricules de l'inscription maritime et de l'administration des douanes. Ces matricules présentent tous les détails propres à faire reconnaître l'identité du navire, tels que : le nom et l'espèce du bâtiment, la date et le lieu de la construction, le tonnage et le tirant d'eau, le nom et la demeure des propriétaires, la date et le lieu de la francisation ; diverses colonnes sont destinées à recevoir successivement l'indication des mouvements d'armement ou de désarmement ; de changement de capitaine ou de propriétaire, d'inscription hypothécaire, enfin la date de la démolition, de la prise ou de la perte.

Contenant l'indication de la jauge, l'acte de francisation sert à résoudre les questions que pourrait soulever la quotité du chargement.

176. Sont dispensés de l'obligation de prendre un acte de francisation :

1° Les canots et chaloupes dépendant de navires français dans l'inventaire desquels ces canots et chaloupes sont mentionnés ;

2° Les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade ;

3° Les embarcations de deux tonneaux et au dessous employées à la pêche du poisson frais ou à la récolte des engrais marins ;

4° Les bateaux dragueurs et les embarcations qui en sont les accessoires ;

5° Les bateaux de plaisance de 10 tonneaux et au-dessous;

6° Les embarcations de tout tonnage qui naviguent en rivière et en-deçà du dernier port situé à l'embouchure dans la mer ;

7° Les embarcations de deux tonneaux et au-dessous appartenant à des habitants voisins de la côte, qui ne s'en servent que pour leur usage personnel à l'exclusion de tout transport de marchandises.

3° *Connaissement et charte-partie.*

1. — Charte-partie.

177. On appelle *charte-partie* le contrat par lequel une personne (*fréteur*) loue à une autre (*affréteur*) un navire en tout ou en partie, moyennant un prix convenu appelé *fret*.

On appelle encore *charte-partie* l'acte qui constate ce contrat.

178. Le *fret* est stipulé :

Au voyage, quand on convient d'un certain prix pour tout le voyage, quelle qu'en soit la durée ;

Au mois, quand le frêt est fixé à tant par mois [1] ;

Pour un temps limité, quand les parties conviennent d'un certain prix pour un espace de temps déterminé ;

Au tonneau, quand le fret est fixé à raison de tant le tonneau (42 pieds cubes) ;

Au quintal, quand il est fixé à raison de tant le quintal ;

1. Si le navire est frété au mois, et s'il n'y a convention contraire, le fret court du jour où le navire a fait voile (Art. 275 C. com m.).

A forfait, quand on fixe un prix déterminé pour le transport en bloc d'une certaine quantité de marchandises.

179. Boërius, président au parlement de Bordeaux au XVI^e^ siècle, nous apprend l'étymologie de ce terme de charte-partie. « Il était autrefois d'usage dans l'Aquitaine et en Angleterre de rédiger par écrit les conventions sur une charte qu'on coupait (*charta partita*), du haut en bas, en deux parts, dont on donnait une part à chacune des parties contractantes, lesquelles les représentaient et les rassemblaient lorsqu'il était question entre elles de connaître ce dont on était convenu; en s'assurant, par le rapport que chaque part devait avoir avec l'autre qu'elles étaient le véritable original sur lequel la convention avait été écrite, on prévenait les artifices des faussaires [1]. »

180. FORME DE LA CHARTE-PARTIE. — Aux termes de l'article 273, toute convention pour louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolissement, doit être rédigée par écrit (V. n^o^ 32.)

181. La charte-partie énonce :

1° Le nom et le tonnage du navire ;

2° Le nom du capitaine;

3° Les noms du fréteur et de l'affréteur ;

4° Le lieu et le temps convenus pour la charge et pour la décharge (V. n° 184) ;

5° Le prix du fret ou nolis.

1. Décision 103, n^os^ 7 et 8.

6° Si l'affrètement est total ou partiel.

7° L'indemnité convenue en cas de retard, et qu'on appelle *frais de surestarie.*

8° Toutes les conditions qu'il plaît aux parties de stipuler, conditions pour la validité desquelles il suffit qu'elles ne soient contraires ni aux lois, ni aux mœurs, ni à l'essence du contrat.

9° Le chapeau. — Il est d'usage, dans les affrètements, de stipuler au profit du capitaine une somme modique ou gratification, appelée *chapeau, chausses du maître, vin du maître.* Il a été jugé le 5 janvier 1830 par le tribunal de commerce de Marseille que, lorsque dans une charte-partie, le fret a été stipulé à *tant par tonneau tout compris,* le 10 0[0 d'avaries et chapeau que l'usage accorde au capitaine se trouvent englobé dans cette fixation, de telle manière que le capitaine, même copropriétaire, est fondé à les retenir sur son fret. Mais le capitaine qui a réglé ses salaires avec l'armateur et qui en a reçu le paiement sans protester n'est plus, sauf convention contraire, fondé à réclamer ensuite le droit de chapeau [1].

Le chapeau est une gratification personnelle au capitaine ; par conséquent celui-ci n'est pas tenu d'y faire participer soit les propriétaires du navire, soit les gens de l'équipage[2].

PREUVE DU CONTRAIRE DE CHARTE-PARTIE.

182. Nous avons vu que la charte-partie doit être rédigée par écrit.

On s'est demandé :

1. Même Tribunal, jugement du 2 septembre 1842.
2. Même jugement.

1° *Si la signature des parties peut être suppléée par celle du courtier maritime qui a servi d'intermédiaire.*

Nous ne le pensons pas, surtout en présence des articles 79, 80 et 109 du Code de commerce (*Sic* Bédarride, II, n° 644— Trib. comm. Marseille, 4 janvier 1820;—Boulay-Paty, tome II, p. 273).

2° *Quelles seraient les conséquences du défaut d'écrit?* — L'écrit n'est pas exigé pour la validité, mais seulement pour la preuve de l'acte. Si donc un contrat d'affrètement a été passé sans écrit, on ne sera point admis à prouver son existence par témoins [1], mais on pourra déférer le serment à l'affréteur; et s'il refuse de le prêter, ou s'il avoue que le contrat a été passé, il sera forcé de l'exécuter.

Dans l'usage même, on ne dresse de charte-partie que pour les affrètements considérables. Quant aux chargements que l'on fait sur les bâtiments de petit cabotage, on les constate en donnant au patron une note des marchandises qui lui sont confiées, ou bien une lettre de voiture quand le chargement est pour un tiers, conformément aux articles 101 et suivants.

OBLIGATIONS RÉSULTANT DE LA CHARTE-PARTIE.

I. —**183.** Le fréteur, ou plutôt le capitaine, son mandataire, est tenu de fournir au chargeur un connaissement, ou reconnaissance des marchandises chargées (V. ci-après, n° 191).

Il doit mettre et maintenir l'affréteur en jouissance du bâtiment loué.

1. Sauf si l'intérêt du litige n'excède pas 150 fr.

II. — Le capitaine doit charger la marchandise (V. ce que nous disons du chargement et des vices d'arrimage, nos 165 et suivants).

III. — Le capitaine est responsable de la marchandise pendant le transport.

IV. — Il doit décharger la marchandise et la livrer.

A. — *Décharge des marchandises.*

184. Si le temps de la charge et de la décharge du navire n'a pas été fixé par les conventions des parties, il est réglé suivant l'usage des lieux (Art. 274 C. comm.)

Le délai constitue les STARIES OU JOURS DE PLANCHES ; on appelle SURESTARIES les jours excédant le nombre stipulé.

Le délai est, selon l'usage, de *quinze jours* pour la charge et autant pour la décharge, quand il s'agit d'un voyage au long cours ou au grand cabotage ; et de *trois jours* seulement pour un voyage au petit cabotage.

Un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 8 décembre 1819 a décidé que lorsque la charte-partie d'un navire accorde un délai quelconque à l'affréteur pour le chargement, le capitaine peut jouir lui-même de la faveur de ce délai, et refuser, avant son expiration de recevoir les marchandises à bord de son navire [1].

1. Un arrêt de la cour de Rouen, du 24 février 1844, décide que, lorsque, dans un contrat d'affrètement il a été convenu que les jours de starie courraient du lendemain du jour de l'arrivée du navire, ce délai ne peut être prolongé tacitement pendant tout le temps que les règlements locaux ne permettent pas au navire de s'approcher du quai, et que le capitaine a droit à une indemnité de séjour ; qu'en vain l'affréteur dirait-il que l'arrivée du navire ne doit s'entendre que du moment où il occupe une position propre à permettre d'opérer le chargement, et que les jours de retard apportés à l'embarquement de la marchandise doivent venir en déduction

Comment se comptent les jours de planches? — A cette question, le tribunal de commerce de Marseille a répondu, dans un jugement du 27 octobre 1834, que les jours de planches ne s'entendent, à moins de stipulations contraires, que des *jours ouvrables,* c'est-à-dire *non fériés,* à moins qu'on ait employé l'expression *jours courants;* plus tard, il est revenu sur sa décision, par jugements des 5 mars 1850 et 30 octobre 1860 (*Sic* Rouen, 6 germinal an XII).

185. B. — *Livraison des marchandises.* — Le capitaine, arrivé au port de destination, doit, après avoir fait décharger ses marchandises, les remettre au commissionnaire ou consignataire désigné dans le connaissement ou la charte-partie; et, lorsque le connaissement est à ordre, au porteur du connaissement régulièrement négocié [1].

Si deux consignataires se présentaient pour la recevoir, il y aurait lieu de faire la délivrance à celui des deux qui serait porteur du connaissement expédié le premier.

Le capitaine qui a déposé en douane aux risques de qui de droit les marchandises non retirées dans les 24 heures de l'arrivée par le porteur du connaissement à ordre n'est pas responsable de la remise irrégulière faite par le dépositaire à un tiers.

En cas de refus ou de contestation pour la réception des

du temps du séjour convenu; et qu'il ne pourrait non plus exciper de la clause du contrat portant que le chargement s'opérera suivant l'usage des lieux.

1. Remarquons que, dans le cas où le connaissement est à ordre, le capitaine ne peut rendre les marchandises au chargeur, avant ou pendant le voyage, sans se faire remettre tous les exemplaires du connaissement qu'il a signés.

objets transportés, le capitaine doit se conformer aux dispositions de l'article 106 du Code de commerce, ainsi conçu :

« En cas de refus ou contestation pour la réception des » objets transportés, leur état est vérifié et constaté par » des experts nommés par le président du tribunal de » commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, et par » une ordonnance au pied d'une requête. Le dépôt ou sé- » questre, et ensuite le transport dans un dépôt public » peut en être ordonné. La vente peut en être ordonnée » en faveur du voiturier (capitaine) jusqu'à concurrence » du prix de la voiture. »

186. *Lieu de la livraison.* — Le capitaine engagerait sa responsabilité s'il ne délivrait pas les marchandises au lieu indiqué par le connaissement.

187. C'est sur le quai que le capitaine est tenu de mettre la marchandise à la disposition des destinataires ; c'est donc lui qui doit, sauf recours, supporter les frais de décharge, et il en est de même des pertes et avaries qui surviennent pendant le déchargement.

Lorsque la marchandise est déposée sur le quai, le capitaine a accompli toutes ses obligations, et est déchargé de toute responsabilité, pourvu qu'il ait averti tous les intéressés au chargement de se trouver sur le quai à la décharge de leurs marchandises pour les faire enlever.

LE CAPITAINE PEUT-IL, AU COURE DU VOYAGE, MODIFIER LES CLAUSES DE LA CHARTE-PARTIE ?

188. En principe, le capitaine, mandataire du proprié-

taire, est investi des pouvoirs les plus étendus pour tout ce qui concerne, soit l'affrètement, soit l'exploitation ou la conservation du navire confié à ses soins ; ces pouvoirs n'ont pas besoin de lui être conférés par une convention expresse, il les tient de ses fonctions mêmes de capitaine (V. Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, tome II, page 24). Ils ne reçoivent de restriction que lorsque le capitaine se trouve dans le lieu de la demeure du propriétaire ou de son fondé de pouvoirs ; mais cette limitation ne fait elle-même que confirmer le principe général. Parmi les actes que le capitaine peut faire librement hors du lieu du domicile de l'armateur ou de son fondé de pouvoirs, faut-il placer le droit de modifier, en cours de voyage, les clauses de la charte-partie ?

Le sieur Verharne, négociant à Dunkerque, avait frété son navire *la Flore*, capitaine Vick, aux sieurs Garnot, Caboche et C^ie^. Aux termes de la charte-partie souscrite le 14 mars 1846, le navire devait aller à Messine prendre un chargement de soufre et autres marchandises, pour un fret de 5,747 francs. La traversée ayant été heureuse, le navire aborda à Dunkerque avec ce chargement en janvier 1847 ; la marchandise fut délivrée aux affréteurs, et le sieur Verharne réclama à ces derniers la somme stipulée pour paiement du fret. Mais Garnot, Caboche et C^ie^ prétendirent ne devoir qu'une partie de la somme, soit 4,980 fr., en disant qu'ils avaient obtenu une réduction du capitaine d'après les énonciations de leur connaissement.

Verharne assigna ses affréteurs devant le tribunal de commerce de Dunkerque, en paiement de l'intégralité ; le tribunal décida que les conditions primitives de l'affrètement avaient été modifiées valablement ; mais ce juge-

ment fut infirmé en appel par arrêt de Douai du 25 novembre 1847 :

« Attendu que l'affrètement dont s'agit a été fait par » l'appelant lui-même, et qu'il avait pour objet l'entier » chargement du navire ; que c'est avec Verharne que » les intimés ont réglé non seulement la convention pri- » mitive d'affrètement, mais aussi certaines modifications » apportées depuis à cette convention, notamment et spé- » cialement en ce qui concerne le fret des marchandises à » l'égard desquelles les parties sont en désaccord ; attendu » qu'il n'appartenait pas au capitaine de modifier ces con- » ventions sans le consentement de Verharne, et de réduire le prix convenu au préjudice de ce dernier ; que si, aux » termes de l'article 216 du Code de commerce, le pro- » priétaire du navire est tenu des engagements contrac- » tés par le capitaine, cette disposition ne peut s'entendre que des engagements relatifs aux choses pour » lesquelles le propriétaire n'a pas traité lui-même ; » qu'elle est surtout inapplicable aux dérogations appor- » tées par le capitaine à une convention d'affrètement » conclue par le propriétaire dans le lieu de sa demeure, » convention que, d'après l'art. 232, le capitaine n'aurait » pu faire sans une autorisation spéciale du propriétaire » ou de son fondé de pouvoirs ; qu'il n'importe que le capitaine se soit trouvé loin de son armateur au moment » où il a traité des conditions nouvelles d'affrètement » avec les représentants des affréteurs ; que ceux-ci ne » peuvent se prévaloir de cette circonstance pour se » soustraire à l'exécution du contrat intervenu directement entre eux et le propriétaire ; qu'il s'ensuit que les » nouvelles conditions d'affrètement n'ont rien d'obliga-

» toire pour Verharne, et ne peuvent être prises en au-
» cune considération dans la cause [1]. »

LE CAPITAINE PEUT-IL, HORS DU LIEU DE LA DEMEURE DU PROPRIÉTAIRE, RÉSILIER LA CHARTE-PARTIE ?

189. Le 28 avril 1880, la Cour de cassation a jugé que le capitaine peut, quand il se trouve hors du lieu de la demeure de l'armateur ou de son fondé de pouvoirs, faire, comme représentant légal de cet armateur, tous les actes nécessaires à la conservation et à l'exploitation du navire ; et qu'il a le droit de résilier le contrat d'affrètement par un accord intervenu de bonne foi entre lui et l'affréteur, encore bien que la charte-partie aurait été signée par l'armateur lui-même [2].

Cet arrêt de la Cour suprême détruit implicitement l'arrêt d'appel que nous avons cité au numéro précédent.

Nous concluons donc :

1° Le capitaine peut, hors du lieu de la demeure du propriétaire ou de son fondé de pouvoir, modifier les clauses de la charte-partie ;

2° Il peut la résilier.

Voici, du reste, l'arrêt du 20 avril 1880.

« Attendu que le capitaine d'un navire, quand il se
» trouve hors du lieu du domicile des propriétaires ou de
» leurs fondés de pouvoirs, peut, en sa qualité de repré-
» sentant légal des armateurs, faire tous les actes néces-
» saires à la conservation et à l'exploitation du navire ; —

1. *Jurisprudence de la Cour de Douai*, t. VI, année 1848, p. 28.
2. D. P. 80-1-450.

» Attendu que le droit de fréter le navire, que lui recon-
» naît l'article 232, implique celui de consentir la résilia-
» tion du contrat d'affrètement ; que cette faculté est
» comprise dans les pouvoirs fort étendus qui sont indis-
» pensables à la bonne gestion des intérêts qui lui sont
» confiés ; — Que l'exercice de cette même faculté ne
» rencontre pas d'obstacle dans le fait que la charte-partie
» aurait été signée par l'armateur lui-même ; que cette
» circonstance, qui ne change en rien ni les droits et les
» obligations du fréteur, ni le bénéfice qu'il peut retirer
» de l'exécution du contrat, ne modifie pas davantage le
» pouvoir qu'il est censé conférer au capitaine. »

190. La clause de la charte-partie portant que *si le navire reçoit ses ordres pour Dunkerque les jours de planche commenceront douze heures après l'arrivée sur rade* doit être entendue en ce sens que les parties, en contractant, ont voulu éviter au navire tout retard dans le cas où, lors de son arrivée, il serait forcé, pour entrer au port, d'attendre sur rade les marées de vives eaux. Si donc, faute d'eau, le capitaine se trouve dans l'obligation de mouiller son navire sur rade, il est en droit de faire courir la planche dès le lendemain, jusqu'au jour où la hauteur de l'eau étant suffisante, il pourra effectuer son entrée au port. Mais si, d'après les documents officiels des ponts et chaussées, et ceux pris à l'administration du pilotage, il est établi que la hauteur de l'eau était suffisante, soit au moment de l'arrivée, soit le lendemain ou les jours suivants, pour lui permettre d'entrer au port, le capitaine est dans l'obligation, dès que cette possibilité lui est offerte, d'effectuer son entrée ; à partir de ce moment, il ne sau-

rait plus faire courir la planche, alors même qu'il justifierait d'une levée trop forte ou d'un mauvais temps ayant empêché son entrée de s'effectuer, ces faits ne constituant simplement qu'une circonstance de navigation. (Trib. comm. Dunkerque, 12 mars 1879) [1].

II. — Connaissement.

191. Définition. — Le connaissement est la reconnaissance, fournie par le capitaine, des marchandises qu'il a reçues pour en effectuer le transport. C'est la lettre de voiture des transports par mer.

En général, il est imprimé, avec des blancs qu'on remplit à la main.

192. Forme. — La forme est réglée par l'article 281 C. comm. : « Le connaissement doit exprimer la nature » et la quantité, ainsi que les espèces ou qualités des ob- » jets à transporter. Il indique :

» Le nom du chargeur;

» Le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite;

» Le nom et le domicile du capitaine;

» Le nom et le tonnage du navire;

» Le lieu du départ et celui de la destination;

» Le prix du fret.

» Il présente en marge les marques et numéros des » objets à transporter. »

193. Quand le connaissement est *à ordre,* il impose au

1. *Journal de Dunkerque* du 29 mars 1879, n° 1610.

capitaine l'obligation de remettre les marchandises à une personne désignée, ou à son ordre; de telle sorte que cette personne pourra, par la voie de l'endossement, transmettre les marchandises à qui bon lui semblera.

S'il est *au porteur*, le capitaine doit délivrer les marchandises à celui qui sera porteur d'un exemplaire du connaissement; car le connaissement est toujours fait en quatre originaux, dont un est remis au chargeur; celui-ci fait passer cet original à la personne à laquelle il veut confier ses marchandises, et le capitaine, arrivé à destination, remet le chargement à cette personne, sur le vu de l'exemplaire du connaisement remis au chargeur.

S'il est à *personne dénommée*, le capitaine doit remettre les marchandises à la personne désignée par le connaissement.

194. Chaque connaissement est fait en quatre originaux au moins :

Un pour le chargeur,

Un pour celui à qui les marchandises sont adressées,

Un pour le capitaine,

Un pour l'armateur du bâtiment.

Les quatre originaux sont signés par le chargeur et par le capitaine, dans les vingt-quatre heures après le chargement.

De plus, le chargeur est tenu de fournir au capitaine, dans le même délai, les acquits des marchandises chargées.

195. VALEUR DU CONNAISSEMENT RÉGULIER. — Le connaissement, rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, dit

l'art. 283, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement, et entre elles et les assureurs. En cas de diversité entre les connaissements d'un même chargement, celui qui sera entre les mains du capitaine fera foi, s'il est rempli de la main du chargeur ou de celle de son commissionnaire ; et celui qui sera présenté par le chargeur fera foi, s'il est rempli de la main du capitaine. S'il arrivait que l'original qui est entre les mains du capitaine fût de la main du chargeur, et que celui qui est en la possession du chargeur fût de la main du capitaine, il n'y aurait aucun motif de s'en rapporter à l'un plutôt qu'à l'autre, et, dans le cas, les tribunaux ne pourraient décider que d'après les circonstances.

196. CONNAISSEMENT NON SIGNÉ. — Si c'est la signature du capitaine qui fait défaut, il n'y a pas connaissement.

Si le connaissement n'est signé que du capitaine, il vaut contre lui et contre l'armateur, surtout si le fait du chargement n'est pas contesté par lui.

197. Nous croyons intéressant de reproduire ici un arrêt de la Cour de cassation du 8 novembre 1832, duquel il résulte que l'armateur d'un navire, dont le capitaine s'est obligé corps et biens, par connaissement qu'il a signé, et qui n'est pas contesté, à remettre à des tiers une somme d'argent reçue dans le cours du voyage, est responsable du fait de son capitaine envers le chargeur ou le destinataire, encore bien que le connaissement n'ait pas été signé par le chargeur.

Voici les faits.

M. Dagneau, propriétaire du navire *la Pomone*, en con-

fia le commandement au capitaine Lefournier, auquel il donna ordre de faire le voyage des colonies. Ce capitaine reçut de Walck, à la Pointe-à-Pitre, une somme de 582 fr. et s'obligea, par le connaissement qui fut dressé de ce chargement, à le remettre à Cuenin à son arrivée à Dunkerque. Le connaissement ne fut point signé par Walck, chargeur. Le destinataire réclama de l'armateur l'exécution de l'obligation de son capitaine, qui était reparti pour un autre voyage peu de temps après son retour, sans avoir remis les fonds dont il était chargé. Dagneau refusa de payer les 582 francs, opposant la nullité du connaissement comme ne portant pas la signature du chargeur.

Le 17 août 1831, le tribunal de commerce de Dunkerque lui donna tort en ces termes : « Considérant que le » connaissement dont s'agit contient la déclaration for- » melle du capitaine Lefournier d'avoir reçu à son bord » 582 francs en espèces du sieur Walck, et soumission, » comme capitaine, de remettre cette somme, à son arri- » vée à Dunkerque, au sieur Cuenin ; — qu'à la vérité il » y a sur ce connaissement absence de la signature de » Walck, chargeur; mais il est à observer que cette si- » gnature, dont parle le § 6 de l'article 282 du Code de » commerce, n'est que pour déterminer le délai dans » lequel le chargeur doit la donner, afin de ne pas retar- » der le départ du navire, et que son absence ne peut » atténuer l'obligation principale qu'a contractée le capi- » taine ; car seulement à défaut par le chargeur de signer » le connaissement dans les 24 heures, ce défaut de si- » gnature peut donner action contre lui de la part du » capitaine ; — Considérant que, d'ailleurs, l'obligation » du capitaine n'étant pas contestée, reste seulement à

» savoir si, à défaut d'exécution, elle oblige l'armateur ;
» que le capitaine Lefournier a stipulé en cette qualité,
» et, par le connaissement qu'il a signé, il s'exprime en ces
» termes : « *Je m'engage corps et biens, avec mon navire,*
» *fret et apparaux* » ; or, s'il a engagé son navire, il a
» nécessairement engagé le sieur Dagneau, propriétaire
» de ce navire ; à quoi il faut ajouter cette règle certaine,
» attestée par tous les auteurs qui ont traité du droit ma-
» ritime, notamment Emerigon, au titre de l'Exerciteur,
» en son *Traité du contrat à la grosse :* « La nécessité de la
» navigation nous obligeant, dit-il, à contracter avec des
» maîtres dont nous ignorons l'état et la condition, il est
» juste que l'exerciteur, autrement dit le propriétaire du
» navire, soit tenu des faits de son préposé, afin que ceux
» qui ont contracté de bonne foi avec ce dernier ne soient
» pas trompés. »

Pourvoi de Dagneau, pour violation des articles 281, 282 et 283 du Code de commerce. Le connaissement, a-t-il dit, est l'acte par lequel l'armateur s'engage au transport, et le chargeur au paiement du fret ; c'est un contrat synallagmatique, aussi doit-il être signé ; il ne fait foi contre l'armateur qu'à cette condition, car il faut que chaque partie ait le moyen de contraindre l'autre à l'exécution de l'acte (Art. 1335 C. civ.).

Le pourvoi fut rejeté par arrêt du 8 novembre 1832. « Attendu qu'il est déclaré au fait par le jugement attaqué :
» 1° que le connaissement dont s'agit porte la déclaration
» formelle du capitaine Lefournier qu'il a reçu à son bord
» 582 francs espèces du sieur Walck, et la soumission du
» dit capitaine, en cette qualité, de remettre cette somme,
» à son arrivée à Dunkerque, au sieur Cuenin, à laquelle

» remise il s'est engagé, par le dit connaissement, corps » et biens, avec son navire, fret et apparaux ; 2° et que » l'obligation du capitaine n'a pas été contestée par Da- » gneau, armateur et propriétaire du navire *la Pomone ;* » que, s'agissant donc uniquement, dans l'espèce, d'une » obligation non déniée du capitaine, et des effets de cette » obligation entre l'armateur, mandant du capitaine et » les destinataires du chargement, tiers porteurs d'un » engagement signé du préposé de l'armateur, c'est avec » raison que le jugement attaqué a déclaré la responsabi- » lité de l'armateur, bien que la reconnaissance du capi- » taine (C. comm. 222) ne fût pas signée par le chargeur. »

198. Les tiers, qui ne sont point parties dans le connaissement, ont le droit de le débattre et d'en prouver la fausseté ou l'inexactitude par preuves écrites ou par témoins.

199. On peut résumer ainsi la portée de l'article 283 :

S'il y a connaissement régulier, il y a présomption en faveur du chargé, présomption *juris et de jure* entre parties, présomption *juris* seulement à l'égard des tiers intéressés au chargement ;

S'il y a connaissement irrégulier, il n'y a pas de présomption, et le chargement n'est ni admis, ni repoussé ; on peut le prouver autrement, et cette preuve est à la charge de celui qui l'allègue ; elle peut résulter des manifestes de sortie et d'entrée, des expéditions de la douane et des attestations de l'équipage.

200. *Quid* des assureurs ?

Ils ont souvent prétendu que la preuve du chargement des marchandises assurées ne peut se faire qu'à l'aide du connaissement.

Cette prétention a été constamment repoussée par la jurisprudence ; il est, au contraire, établi que l'art. 283, qui dispose que le connaissement rédigé dans la forme prescrite par les articles 281 et 282 fait foi entre les parties intéressées au chargement et les assureurs, n'est pas exclusif des autres genres de preuve admis en matière commerciale (V. Dalloz, v. *Droit maritime*, n° 1756 ; — Cass., 18 février 1863, D. P. 63. 1. 372, et la note).

201. Reçu que peut réclamer le capitaine. — Aux termes de l'article 285, « tout commissionnaire ou signataire qui aura reçu les marchandises mentionnées dans » les connaissements ou chartes-parties, sera tenu d'en » donner reçu au capitaine qui le demandera, à peine » de tous dépens, dommages-intérêts, même ceux de » retardement ».

Ordinairement, ce reçu se met au dos du connaissement en possession du consignataire.

202. Timbre des connaissements (Loi du 30 mars 1872). — Voici les principales dispositions de cette loi relative aux connaissements :

Art. 3. — Tout transport par mer et sur les fleuves, rivières et canaux, dans le rayon de l'inscription maritime, doit être accompagné de connaissement.

A partir du 1er mai 1872, les quatre originaux prescrits par l'art. 282 C. comm. seront présentés simultanément à la formalité du timbre. Celui des originaux qui sera destiné à

être remis au capitaine sera soumis à un droit de timbre de 2 francs, les autres originaux seront timbrés gratis, mais ils ne seront revêtus que d'une estampille sans indication de prix. Le droit de 2 francs est réduit à 1 franc pour les expéditions de petit cabotage de port français à port français.

Art. 4. — Les connaissements venant de l'étranger seront soumis, avant tout usage en France, à des droits de timbre équivalents à ceux établis sur les connaissements créés en France. Il sera perçu sur le connaissement en la possession du capitaine un droit minimum de 1 franc représentant le timbre du connaissement ci-dessus désigné et celui du consignataire de la marchandise. — Ce droit sera perçu par l'apposition de timbres mobiles.

Art. 5. — S'il est créé en France plus de quatre connaissements, ces connaissements supplémentaires seront soumis chacun à un droit de 50 centimes. — Ces droits supplémentaires pourront être perçus au moyen de timbres mobiles. Ils seront apposés sur le connaissement existant entre les mains du capitaine et en nombre égal à celui des originaux qui auraient été rédigés et dont le nombre doit être mentionné conformément à l'article 1325 du Code civil. Dans le cas où cette mention ne serait pas faite sur l'original représenté par le capitaine, il sera perçu un droit triple de celui fixé par l'article 3 ci-dessus.

Art. 6. — Tout connaissement créé en France et non timbré donnera lieu à une amende de 50 francs contre le chargeur. En outre, une amende d'égale somme sera exigée personnellement, et sans recours, tant du capitaine que de l'armateur ou de l'expéditeur du navire. — Les capitaines de navires français ou étrangers devront

exhiber aux agents des douanes, soit à l'entrée, soit à la sortie, les connaissements dont ils doivent être porteurs aux termes de l'article 3 ci-dessus. — Chaque contravention à cette prescription sera punie d'une amende de 100 à 600 francs.

IV. — *Rôle d'équipage.*

203. Son importance. — « L'obligation du rôle d'é-
» quipage, sur laquelle j'insiste, n'a rien que de normal,
» si l'on considère que le rôle d'équipage peut seul con-
» stater valablement la navigation donnant lieu à l'inscrip-
» tion des gens de mer, et leur donner des droits à la
» pension dite demi-solde ; les conventions passées
» entre eux et leurs armateurs ; que cette pièce acquiert
» plus d'importance encore en ce qu'elle est un supplé-
» ment aux registres de l'état civil pour tout individu
» embarqué, et un contrôle signalétique de toutes les
» personnes confiées au capitaine et dont il doit compte
» à l'État. »

Tels sont les termes textuels d'un rapport adressé le 19 mars 1852 au président de la République par le ministre de la marine ; l'importance du rôle d'équipage y est clairement qualifiée, tant au point de vue général de la police de l'inscription maritime que sous le rapport plus particulier des intérêts commerciaux des gens de mer, de la constatation de leurs droits à la pension, et de la preuve légale de l'état civil de toutes les personnes embarquées ; le rôle d'équipage sert aussi à la perception des droits des invalides et à la liquidation des primes accordées aux entreprises de grande pêche maritime.

204. DÉFINITION. — Le rôle d'équipage est la liste générale des gens de mer employés à bord d'un navire, dressée par les officiers d'administration de la marine.

205. QUELS NAVIRES Y SONT SOUMIS. — Le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime, et appartenant à des particuliers. La navigation est dite maritime lorsqu'elle est exercée sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'inscription maritime sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer (Décret du 19 mars 1852, art. 1er).

Le décret du 25 octobre 1863 affranchit de l'obligation de se munir d'un rôle d'équipage : 1° les yachts et bateaux affectés à une navigation de plaisance ; 2° les bateaux et chalands uniquement employés à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines et biens de toute nature situés dans les îles et sur les rives de fleuves et rivières dans leur partie maritime.

206. En dehors de ces exceptions, l'obligation est formelle. Ainsi, il a été jugé :

1° Que le fait par un charpentier d'avoir, à l'aide d'un bateau, transporté d'une rive à l'autre quelques personnes et des bestiaux, sur une rivière affluant à la mer et comprise, en cette partie, dans l'étendue de l'inscription maritime, constitue un fait de navigation maritime qui est assujetti au rôle d'équipage (Cass., 28 mai 1853, D. P. 53. 1. 176).

2° Que tout bâtiment naviguant sur la mer ou dans les

ports est réputé exercer une navigation maritime assujettie au rôle d'équipage, encore qu'il serait dépourvu de mât, voile ou gouvernail (Cass., 15 avril 1852, D. P. 53. 5. 318).

3° Que le décret du 19 mars 1852 s'applique même aux simples bateaux plats naviguant dans un port pour *transporter*, par exemple, de la vase vers des canaux d'eau douce (Cass., 22 juillet 1853, D. P. 5. 31. 276).

Cette dernière décision ne nous paraît pas à l'abri de toute critique, et nous préférons la solution contraire adoptée par la cour de Douai dans son arrêt du 7 juin 1853 (affaire Constant Bourdon et Delhors); en effet, le rôle d'équipage n'est obligatoire que pour les bâtiments ou embarcations qui exercent sérieusement et réellement une navigation maritime : or, comme le dit l'arrêt de Douai, la construction des bélandres, qui sont plates par dessous, repousse toute idée de navigation maritime.

207. PÉNALITÉS. — Tout capitaine, maître ou patron, ou tout individu en faisant fonction, est tenu, sur la réquisition de qui de droit, d'exhiber son rôle d'équipage, sous peine d'une amende de 500 francs, si le bâtiment est armé au long cours, de 200 francs au cabotage, de 100 francs à la petite pêche.

L'embarquement de tout individu qui ne figure pas sur le rôle d'équipage est punissable, pour chaque individu embarqué, d'une amende de 300 francs si le bâtiment est armé au long cours, de 50 à 100 francs au cabotage, de 20 à 50 francs à la petite pêche. Est punissable des mêmes peines et sous les mêmes conditions le débarquement, sans l'intervention de l'autorité maritime ou consulaire,

de tout individu porté à un titre quelconque sur le rôle d'équipage [1].

Ces condamnations peuvent se cumuler, par dérogation à l'article 365 § 2 du Code d'instruction criminelle ; elles sont prononcées solidairement tant contre les capitaines, maîtres ou patrons, que contre les armateurs des bâtiments ou embarcations.

208. Forme du rôle d'équipage. — Les rôles d'équipage sont de trois sortes :

1° Les rôles pour les armements au long cours, au cabotage, à la pêche de la baleine et de la morue ;

2° Les rôles pour les armements à la pêche du poisson frais ;

3° Les rôles désignés sous le titre de permis de navigation intérieure, et qui ne sont délivrés qu'aux bâtiments ou embarcations qui ne dépassent pas l'embouchure des rivières.

209. Le rôle d'équipage énonce : Le nom du navire, le port auquel il est attaché, ses folio et numéro d'enregistrement, son tonnage, le lieu et l'époque de sa construction, le nom du propriétaire et celui de l'armateur, le genre de navigation que doit effectuer le navire ; les noms et prénoms, la filiation, le lieu et l'époque de la naissance,

1. Il a été décidé que les dispositions du décret, du 19 mars 1852, aux termes duquel le nom de *tout* individu embarqué doit être porté au rôle d'équipage, s'appliquent à tous ceux qui, à un titre quelconque, sont reçus dans une embarcation destinée à la navigation maritime (Bordeaux, 17 novembre 1854, D. P. 55. 5. 284). Quant aux passagers, ils doivent être portés sur un rôle spécial annexé au rôle d'équipage.

le domicile, le signalement, le quartier, les folio et numéro d'inscription, le grade au service, la qualité à bord, et les conditions d'engagement de toutes les personnes composant l'équipage.

LE ROLE D'ÉQUIPAGE CONSTATE LES ENGAGEMENTS PASSÉS ENTRE LE CAPITAINE OU L'ARMATEUR ET LES GENS DE L'ÉQUIPAGE.

210. *Divers modes d'engagement.* — Le traité qui intervient entre les matelots et le capitaine est tantôt un contrat de louage de services, et tantôt un contrat qui participe du louage de services et de la société.

En effet, l'engagement a lieu :

Au voyage, lorsque le matelot loue ses services pour un voyage, moyennant une somme fixe et indépendante de la durée du voyage ; ce mode d'engagement est assez rare ;

Au mois, lorsque le matelot loue ses services pour tout le voyage, moyennant une somme quelconque par chaque mois que le voyage durera ; et remarquons que, dans ce cas, le matelot n'en est pas moins obligé de servir pendant tout le voyage ;

AU PROFIT, OU A LA PART, lorsque les gages du matelot consistent danns une part quelconque des profits de l'expédition ;

AU FRET, lorsque le loyer du matelot consiste dans une part du fret que gagne le navire.

211. L'engagement est habituellement constaté par le rôle d'équipage, mais il pourrait l'être par un acte ordinaire.

212. On a demandé si un écrit est nécessaire, ou si la preuve testimoniale peut être admise. L'ordonnance de 1681 décidait qu'un écrit était nécessaire, mais que, en l'absence de toute convention, les matelots en seraient crus sur leur serment. Nous pensons qu'en l'absence de rôle d'équipage et de convention, il faut s'en rapporter, tant pour la nature et la durée de l'engagement que pour le chiffre des gages, aux usages de la localité.

213. *Résolution et modification de l'engagement.* — Les différents faits ou évènements qui entraînent soit la rupture soit des modifications de l'engagement, sont :

1° *La rupture du voyage.*

214. Quand la rupture du voyage a lieu par le fait de l'armateur, du capitaine ou de l'affréteur, si c'est avant le départ, les matelots loués au voyage ou au mois sont payés des journées par eux employées à l'équipement du navire ; et ils retiennent en outre, à titre d'indemnité, les les avances reçues, quand même la rupture ne leur causerait aucun préjudice ; et s'ils n'ont pas encore reçu d'avances, l'indemnité est d'un mois de gages.

215. Il est facile de calculer le mois d'indemnité, quand il s'agit d'un voyage au mois, puisque, dans ce cas, le salaire est fixé à raison de tant par mois pour toute la durée du voyage. Mais le calcul est moins facile quand il s'agit d'engagement au voyage. Dans ce cas, il y a lieu, suivant la majorité des auteurs, d'arbitrer quelle devait être la durée ordinaire et commune du voyage, et répartir également entre tous les mois de cette durée le montant de la somme

convenue. Ainsi, supposons que la durée présumée du voyage soit de huit mois et que la somme convenue soit de 900 francs ; l'indemnité sera de 112 francs 50 centimes.

216. Si c'est après le départ que la rupture du voyage arrive par le fait de l'armateur, du capitaine ou de l'affréteur, les matelots loués au voyage sont payés en entier, aux termes de la convention, et on rentre ainsi sous l'empire du droit commun. Ceux loués au mois reçoivent leurs gages stipulés pour le temps qu'ils ont servi, et, en outre, comme indemnité, la moitié de leurs gages pour le reste de la durée présumée du voyage pour lequel ils étaient engagés. Il est alloué enfin aux uns et aux autres leur conduite de retour (frais et nourriture), à moins que le capitaine, les intéressés, ou l'autorité maritime, ne leur procurent leur embarquement sur un autre navire revenant au lieu de départ.

217. L'article 1er du décret des 4-22 mars 1852 interdit de déroger par des conventions particulières à cette prescription de l'article 252 § 2 concernant la conduite de retour. Cette prescription est donc d'ordre public.

218. Quand c'est par le fait de l'affréteur que le voyage est rompu, les matelots n'en ont pas moins le droit d'exercer leur action contre le capitaine ou l'armateur, sauf le recours de ces derniers contre l'affréteur. On ne peut, en effet, les obliger à diriger leur action contre l'affréteur, attendu que, le plus souvent, ils ne le connaissent pas.

219. Si la rupture du voyage a lieu par force ma-

jeure, comme dans le cas d'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire, ou dans le cas d'arrêt par ordre du prince, et que ce soit avant le départ, il n'est dû aux matelots aucun loyer ; c'est l'application des principes du droit commun. Il ne leur est accordé que les journées employées à équiper le bâtiment, car nous les supposons engagés au mois ou au voyage ; nous verrons plus loin ce qui est prescrit si l'engagement est au profit ou au fret.

220. Quand cette rupture forcée a lieu au cours du voyage, il faut distinguer :

Dans le cas d'interdiction de commerce, si elle est absolue et qu'il faille finir le voyage et désarmer au lieu où l'on se trouve, les matelots sont payés à proportion du temps qu'ils ont servi. Il en serait de même de l'arrêt du prince, s'il produisait la rupture du voyage.

2° *Le retardement.*

221. Si l'arrêt n'est que temporaire, il n'est dû aucune augmentation pour le retard à ceux qui sont engagés au voyage : leur loyer est payé aux termes de leur engagement (Art. 254, § 4).

Le loyer de ceux qui sont engagés au mois court pour moitié pendant le temps de l'arrêt (Art. 254, § 3).

3° *La prolongation.*

222. — Si le voyage est prolongé, c'est-à-dire si le navire est envoyé plus loin que la destination convenue, le loyer des matelots engagés au voyage est augmenté

à raison de la prolongation, mais uniquement dans le cas de prolongation volontaire.

4° Le raccourcissement.

223. — Si, au contraire, la décharge du navire se fait volontairement dans un lieu plus rapproché que celui qui est désigné par l'affrètement, il n'est fait aux matelots aucune diminution (Art. 256).

Remarquons que si c'est par le fait du propriétaire que le voyage s'est ainsi raccourci, cette disposition de l'article 256 profite au capitaine aussi bien qu'aux autres gens de l'équipage.

224. Si le voyage était raccourci, non pas volontairement, mais à raison d'un événement de force majeure, comme, par exemple, à la suite d'une tempête qui mettrait le navire hors d'état de continuer sa route, les loyers des matelots subiraient une réduction proportionnelle.

225. Dans les explications qui précèdent, nous avons supposé que les matelots avaient loué leurs services pour un prix déterminé ; lorsqu'ils sont engagés au profit ou au fret, la loi trace les règles suivantes :

Si la rupture, le retardement ou la prolongation du voyage sont occasionnés par force majeure, comme ils sont associés, et que, en cette qualité, ils doivent courir toutes les chances, il ne leur est dû ni le prix des journées employées à l'équipement du navire, ni dédommagement.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation arri-

vent par le fait des chargeurs ou affréteurs et qu'il soit accordé des indemnités au navire, les matelots ont la même part qu'ils auraient eue au fret gagné.

Si la rupture, le retardement ou la prolongation proviennent du fait du capitaine ou de l'armateur, les matelots réclameront des dommages-intérêts contre ceux-ci.

5° *La prise, le bris ou le naufrage.*

226. — En cas de prise, bris ou naufrage, si le navire et les marchandises sont entièrement perdus, les matelots ne peuvent prétendre à aucun loyer [1] ; mais ils ne sont point tenus de restituer les avances qui leur ont été faites, parce que l'avance est une sorte de prime d'engagement définitivement acquise au marin dès le moment où il l'a reçue et qui ne reprend son caractère de salaire que lorsque le marin gagne ultérieurement des loyers.

227. On a longuement discuté la question suivante : L'article 258 qui, au cas de naufrage d'un navire avec perte entière de ce navire et des marchandises, dispose que les matelots n'ont droit à aucun loyer, s'applique-t-il à tous les loyers dus à l'occasion du voyage au cours duquel le navire a péri, c'est-à-dire aux loyers échus à compter du jour de l'affrètement du navire, et non pas seulement à partir du jour de la mise à la voile ?

1. En cas d'innavigabilité pendant de voyage de retour, les loyers sont dus aux matelots pour le voyage d'aller, et un emprunt a pu être valablement fait pour les payer (Rouen, 29 décembre 1831 ; — Rennes, 1er avril 1841). — Toutefois, la cour de Bordeaux a jugé que le capitaine qui s'est engagé pour l'aller et le retour ne peut pas, en cas de naufrage pendant le retour, se faire payer le prix de son engagement sur le fret des marchandises d'aller (Arrêt du 24 juillet 1834).

Une jurisprudence imposante admet l'affirmative ; le dernier arrêt de la Cour de cassation sur ce point est du 18 novembre 1873 [1].

228. Si quelque partie du navire est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés, par privilège, de leurs loyers échus, sur les débris du navire qu'ils ont sauvés. Si les débris ne suffisent pas, ou s'il n'y a que des marchandises sauvées, ils sont payés de leurs loyers subsidiairement sur le fret de ces marchandises.

229. A l'égard des matelots engagés au fret, ils sont payés de leurs loyers seulement sur le fret des marchandises sauvées, à proportion de celui que reçoit le capitaine ; c'est-à-dire que s'il a été convenu qu'ils auraient pour eux tous la moitié dans le fret, ils ne peuvent réclamer que la moitié de celui que reçoit le capitaine à raison de l'avancement du voyage.

230. Quant aux matelots engagés au profit, Valin faisait observer qu'ils n'avaient rien à prétendre ni sur les débris du navire ni sur le fret des marchandises, puisque toute idée de profit disparaissait par suite de l'accident ; mais que, cependant, si l'on sauvait les marchandises et qu'elles fussent vendues avec avantage, les matelots pourraient réclamer la part convenue dans les profits.

231. De quelque manière que les matelots soient loués,

1. Voir Tribunal comm. Marseille, 11 septembre 1823, 5 janvier et avril 1830 ; Tribunal comm. Bordeaux, 27 juin 1831; Rouen, 29 décembre 1831 ; Rennes, 1er avril 1841 ; — Cass., 27 février 1867 ; — Trib. comm. Cette, 2 avril 1868 ; — Cass., 1er juin 1869.

ils sont payés des journées par eux employées à sauver les débris et les effets naufragés.

6° *Les maladies, les blessures.*

232. Le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire (Art. 262).

Il est traité et pansé aux dépens du navire et du chargement, s'il est blessé en combattant contre les ennemis et les pirates (Art. 262).

233. Si le matelot, sorti du navire sans autorisation, est blessé à terre, comme il est en faute, les frais de ses pansement et traitement sont à sa charge ; il peut même être congédié par le capitaine, et, dans ce cas, ses loyers ne lui sont dus qu'à proportion du temps qu'il a servi.

7° *La mort.*

234. En cas de mort d'un matelot pendant le voyage, si le matelot est engagé au mois, ses gages sont dus à la succession jusqu'au jour de son décès.

S'il est engagé au voyage, la moitié de ses gages est due s'il meurt en allant ou au port d'arrivée.

Le total de ses gages est dû s'il meurt en revenant.

Si le matelot est engagé au profit ou au fret, sa part entière est due s'il meurt le voyage commencé.

Les gages du matelot tué en défendant le navire sont dus en entier pour tout le voyage si le navire arrive à bon port.

8° *La captivité.*

235. Le matelot pris dans le navire et fait esclave

ne peut rien prétendre contre le capitaine, les propriétaires ni les affréteurs pour le paiement de son rachat.

Il est payé de ses loyers jusqu'au jour où il est pris et fait esclave.

Le matelot pris et fait esclave, s'il a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, a droit à l'entier paiement de ses loyers ; il a droit au paiement d'une indemnité pour son rachat, si le navire arrive à bon port.

L'indemnité est due par les propriétaires du navire, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service. Elle est due par les propriétaires du navire et du chargement, si le matelot a été envoyé en mer ou à terre pour le service du navire et du chargement.

Le montant de cette indemnité est fixé par la loi à 600 francs, et le capitaine a qualité pour en demander le règlement, et il doit le faire avec la plus grande diligence.

9° *Le congé.*

236. Quand une fois le rôle d'équipage est clos, le capitaine ne peut congédier un matelot en France ou dans les pays soumis à la domination française, sans une cause valable, c'est-à-dire qui soit imputable au matelot.

Si le matelot justifie que le capitaine l'a congédié sans cause, celui-ci lui doit une indemnité égale au tiers de ses loyers, quand le congé a lieu avant le voyage commencé ; si c'est pendant le cours du voyage, le matelot a droit à la totalité de ses loyers et aux frais de retour.

La capitaine ne peut, dans aucun des cas ci-dessus répéter le montant de l'indemnité contre les propriétaires du navire.

Il ne peut, en aucun cas, congédier un matelot dans les pays étrangers ; c'est là une disposition édictée par un motif évident d'humanité. Si le matelot trouble l'ordre, le capitaine est suffisamment armé par la loi.

V. — *Procès-verbaux de visite.*

237. Ainsi que nous l'avons vu au n° 134, le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire aux termes et dans les formes prescrites par les règlements (Art. 225). Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce, et il est délivré extrait au capitaine.

C'est cet extrait que le capitaine est tenu d'avoir à bord.

VI. — *Acquits de paiement ou à caution des douanes.*

238. Il y a des marchandises pour lesquelles il est dû à la douane un droit de sortie. Ce droit est plus fort quand elles doivent être exportées à l'étranger que quand elles sont expédiées d'un port de France à un autre port de France. On comprend que les expéditeurs pourraient commettre des fraudes en déclarant que les marchandises sont expédiées pour un port de France tandis qu'elles seraient exportées à l'étranger. C'est pour prévenir ces fraudes que lorsqu'une marchandise sujette aux droits est déclarée à destination d'un port de France, le négociant expéditeur est tenu de donner caution que le chargement ne sera pas transporté à l'étranger. Le certificat qui constate que la caution a été fournie s'appelle *l'acquit-à-caution.*

VII. — *Congé.*

239. Le Code de commerce ne parle pas du congé. C'est néanmoins une pièce indispensable, car c'est, à proprement parler, le passeport du navire.

Le congé est un acte de police qui permet au capitaine de sortir du port pour se rendre dans tel lieu désigné, avec invitation aux autorités de lui accorder au besoin secours et assistance.

240. Cette pièce est délivrée par la douane, après qu'elle a reconnu :

1° Que le bâtiment est bien celui dont on produit l'acte de francisation ;

2° Qu'il réunit toutes les conditions dont il a dû justifier pour être francisé ;

3° Que le capitaine a satisfait à toutes ses obligations, et qu'il a acquitté les droits dus.

Le congé est délivré au port auquel appartient le bâtiment ; il est valable pour un an. Au moment du départ des navires, les congés qui ont plus d'une année de date sont renouvelés ; le nouveau congé, daté du jour de sa délivrance, est valable à son tour pour une année, ou jusqu'au retour du navire dans un port de France.

Aucun navire français ne peut partir du port auquel il appartient sans un congé, sous peine de confiscation et de 100 francs d'amende.

241. Il est défendu au capitaine de prêter son congé à un navire étranger, de même qu'il lui est interdit de prêter son nom à la francisation d'un navire étranger.

242. Il résulte d'une circulaire du ministre de la marine, en date du 27 mars 1865, que les bateaux des syndics des gens de mer et des gardes maritimes sont dispensés de l'obligation de se munir d'un congé.

243. Il y a quelquefois lieu pour le capitaine de se munir d'un passeport indépendamment du congé. Le passeport spécial est nécessaire quand un bâtiment français se rend dans des lieux où la navigation est interdite.

244. De plus, les bateaux à vapeur doivent être munis d'un *permis de navigation,* sans lequel ils ne peuvent naviguer sur mer; cette pièce est délivrée par le préfet, après les formalités, visites et épreuves exigées par l'ordonnance du 17 janvier 1846, et sur le vu d'un procès-verbal dressé par la commission de surveillance.

VIII. — *Manifeste.*

245. Aux termes de l'article 2 de la loi du 5 juillet 1836, aucun navire, français ou étranger, chargé ou sur lest, ne peut sortir d'un port de France sans être muni d'un *manifeste* visé par la douane, indiquant la nature de la marchandise, l'espèce, les marques et les numéros des colis.

Le manifeste est l'état général de la cargaison, le résumé des connaissements, il n'indique que la nature des marchandises et non leur qualité.

Le capitaine qui ne représenterait pas cet acte à toute réquisition des préposés des douanes serait passible d'une amende de 500 francs, pour sûreté de laquelle le navire pourrait être retenu.

246. Le manifeste est dressé par les capitaines ou par les courtiers, sur des formules délivrées gratuitement par l'administration des douanes.

247. Dans le cas où le navire prendrait charge ou opérerait son déchargement dans plusieurs ports, son manifeste doit être renouvelé dans chaque port intermédiaire en tenant compte des modifications subies par son chargement. Il en résulte, dit une circulaire de l'administration des douanes du 24 novembre 1858, que les passavants et acquits-à-caution ne peuvent plus être employés comme manifestes.

IX. — *Production du manifeste au retour* [1].

248. Le manifeste est remis aux préposés des douanes à l'entrée du port, lorsqu'ils se présentent à bord du navire, ou, au plus tard, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire ; si le navire est en quarantaine, la production du manifeste ne doit se faire que dans les vingt-quatre heures qui suivent son admission à la libre pratique. Si le manifeste n'est pas exhibé, si quelques marchandises n'y sont pas comprises ou s'il y a des différences entre les marchandises et le manifeste, le capitaine est personnellement condamné à une somme égale à la valeur des marchandises et à une amende de 1,000 francs. Dans le cas où les balles, ballots, caisses et futaillesse trouveraient en nombre

1. Nous croyons utile de grouper ici tout ce qui concerne le manifeste au retour, quoique les obligations y relatives auraient pu trouver leur place sous le chapitre où nous examinons les devoirs du capitaine à l'arrivée ; de cette façon, le paragraphe relatif au manifeste sera complet.

moindre que celui porté au connaissement, le capitaine encourt une amende de 300 francs pour chaque balle, ballot, caisse ou futaille manquant.

249. Le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, et ce, sous peine de 500 francs d'amende, donneren douane la déclaration de son chargement; cette déclaration, dite *déclaration en gros* (par opposition à la *déclaration en détail,* que nous verrons plus loin, nos 358) n'est autre chose que la transcription du manifeste déposé par le capitaine, sur le registre à ce destiné ; cette transcription est signée par le capitaine ou par son courtier.

250. De plus, et ainsi que nous le verrons, le capitaine doit faire sa *déclaration en détail,* pour laquelle un délai de trois jours est accordé, délai qui court à partir de l'entrée du navire dans le port.

251. Ces deux déclarations donnent lieu à deux sortes de visites: la première, celle qui se fait d'après le manifeste et sur le navire même, est purement sommaire ; elle n'a pour objet que de s'assurer si les colis sont en même nombre, et si leur contenu est de même nature que ceux indiqués au manifeste ; cette visite est du ressort des préposés au service actif. Quant à la vérification du poids, de l'espèce des marchandises, et à laquelle il est procédé d'après la déclaration en détail, c'est une opération intérieure de douane qui appartient aux employés du bureau.

252. En ce qui concerne les marchandises et objets dont

l'énonciation doit être portée au manifeste, nous croyons utile de rappeler quelques décisions intéressantes :

1° La Cour de cassation a jugé que le capitaine d'un bateau qui a déclaré un chargement de blé encourt la saisie, si les préposés, en visitant son navire, ont trouvé cachée une somme en numéraire dont il n'avait parlé ni dans sa déclaration, ni avant la visite des préposés (Arrêt du 12 vendémiaire an IX).

2° Elle a jugé, par arrêt du 10 décembre 1821, que la loi n'ayant pas déterminé quelles sont les provisions de bord non sujettes à être portées sur le manifeste, on doit regarder comme telles les choses nécessaires aux réparations du navire ; qu'ainsi, ne peuvent être saisies, pour défaut d'énonciation sur le manifeste, seize caisses de clous portées régulièrement sur la déclaration des provisions de bord ;

3° Par arrêt du 2 juin 1845 (D. P. 45.1.303) que les vivres et provisions de bord ne peuvent être réputés marchandises faisant partie du chargement ; par suite, en cas de relâche forcée dans l'un des ports du royaume, autre que celui d'arrivée, le capitaine n'est tenu de comprendre ni les vivres et provisions de bord dans son manifeste, lequel ne doit comprendre que les marchandises faisant partie du chargement ni de faire à cet égard aucune déclaration postérieure au permis d'embarquement ;

4° Par arrêt du 30 mai 1842, que les agrès, apparaux, matelas et autres meubles destinés à l'usage de l'équipage d'un navire, même français étant soumis à des droits d'entrée par la législation douanière, sans qu'aucune loi permette aux marins français de rapporter en France, avec franchise de ces droits, ceux de ces objets qu'ils auraient

remplacés ou échangés à l'étranger, il s'ensuit qu'au retour de son expédition le capitaine doit, sous peine de contravention, déclarer dans son manifeste, les voiles neuves, matelas de laine neuve ou autres effets neufs servant au navire qui se trouvent à son bord ;

5° Par arrêt du 2 décembre 1844 (D. P. 45. 1. 41), qu'une chaîne-câble, trouvée à bord d'un navire étranger, dissimulée sous le charbon, et que le procès-verbal constate ne point être comprise dans le manifeste d'entrée du capitaine, doit être réputée ne point faire partie du gréement du navire, et par suite, être valablement frappée de saisie comme importée frauduleusement.

X. — *Patente de santé.*

253. Le capitaine est tenu d'avoir à bord le *certificat de santé* délivré par l'administration sanitaire, s'il en existe, et visé par le consul. A défaut d'administration sanitaire, la patente de santé est délivrée par le consul ; à défaut de consul, le capitaine doit la demander aux autorités du pays, et la faire certifier par le consul du premier port où il abordera.

La patente de santé est réglementée par l'ordonnance du 7 août 1822.

254. Cette pièce est exigée de tout navire partant d'un port quelconque, et quelle que soit sa destination, à l'exception, pour la Méditerranée, des bâtiments des douanes qui ne sortent pas de leur direction, et, dans l'Océan, des bâteaux pêcheurs et des navires qui font le cabotage d'un port à l'autre.

255. Elle doit être visée avant le départ s'il y a plus de cinq jours depuis sa délivrance ; elle ne doit être ni raturée, ni surchargée.

256. Il est défendu au capitaine de s'en dessaisir avant son arrivée ; d'en avoir d'autre que celle prise au départ ; d'embarquer aucun passager non muni d'un bulletin de santé, ni aucun marin ou autre individu qui paraît atteint d'une maladie contagieuse.

257. Enfin, il ne doit pas recevoir de hardes sans savoir d'où elles viennent, et si elles n'ont pas servi à l'usage de personnes atteintes de maladies contagieuses.

CHAPITRE IV

DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE

SECTION I

Droits du capitaine pendant le voyage.

I. — DROIT DE DRESSER LES ACTES DE L'ÉTAT CIVIL ET DE RECEVOIR LES TESTAMENTS.

§ I^er^. — *Actes de l'état civil.*

258. S'il arrive sur le navire durant le voyage, une naissance ou un décès, le capitaine doit en dresser acte [1].

259. *Registres.* — Les seuls registres d'état civil qui existent à bord sont le rôle d'équipage, à la suite duquel les actes doivent être inscrits, savoir :

Sur les bâtiments de la marine nationale, par l'officier d'administration de la marine ; sur les bâtiments appartenant à un armateur ou négociant, par le *capitaine, maî-*

1. La compétence du capitaine est pleine et entière pour ces actes, de même que pour les testaments, lorsque le navire est sous voiles ou faisant route (Règlement du 2 juillet 1828).

tre ou *patron* du navire. — Ces expressions *capitaine, maître* ou *patron*, n'indiquent pas trois chefs hiérarchiquement subordonnés ; elles indiquent un chef sous trois dénominations différentes. Si ce chef, quelle que soit son appellation, vient à manquer, c'est la personne qui le remplace dans l'ordre du service qui doit dresser les actes de l'état civil.

260. Voici le texte des articles 57 et 59 du Code civil applicables ici :

« Art. 57.—L'acte de naissance énoncera le jour, l'heure » et le lieu de la naissance, le sexe de l'enfant et les pré- » noms [1] qui lui seront donnés, les prénoms, noms, pro- » fession et domicile des père et mère, et ceux des témoins.

» Art. 59. — S'il naît un enfant pendant un voyage de » mer, l'acte de naissance sera dressé dans les vingt-quatre » heures, en présence du père, s'il est présent, et de deux » témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou, à leur » défaut, parmi les hommes de l'équipage. Cet acte sera » rédigé à la suite du rôle d'équipage. »

Si le délai n'est plus de trois jours, comme pour les naissances arrivées sur le sol français. on le comprend très bien : on ne peut trop promptement constater une naissance sur un navire exposé à tant d'événements périlleux.

« Art. 60. — Au premier port où le bâtiment abordera, » soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de » son désarmement, les officiers de l'administration de la » marine, capitaine, maître ou patron, seront tenus de dé-

1. Le capitaine doit se conformer à la loi du 12 germinal an XI qui défend aux maires d'admettre d'autres prénoms que ceux en usage dans les différents calendriers et ceux des personnages connus de l'histoire ancienne.

» poser deux expédition authentiques des actes de nais-
» sance qu'ils auront rédigés, savoir : dans un port français,
» au bureau du préposé à l'inscription maritime, et dans un
» port étranger, entre les mains du consul de France. »

261. Afin de mettre à couvert sa responsabilité, celui qui opérera le dépôt agira sagement en se faisant donner un récépissé ; et de le mentionner, pour ordre, en marge de l'acte de naissance et de l'annexer au rôle d'équipage.

262. *Décès.* — Aux termes de l'article 86 du Code civil,
« en cas de décès pendant un voyage de mer, il en sera
» dressé acte dans les vingt-quatre heures, en présence de
» deux témoins pris parmi les officiers du bâtiment, ou,
» à leur défaut, parmi les hommes de l'équipage. L'acte
» de décès sera inscrit à la suite du rôle de l'équipage. »

263. *Mort violente.* — « Lorsqu'il y aura, dit le règle-
» ment du 2 juillet 1828, des signes ou indices de mort
» violente, les dispositions de l'article 81 [1] du Code civil
» ne pouvant s'exécuter en mer, on y suppléera de la
» manière suivante :
» Procès-verbal de l'état du cadavre, des circonstances

1. Cet article est ainsi conçu : « Lorsqu'il y aura des indices ou signes
» de mort violente, ou d'autres circonstances qui donneront lieu de la soup-
» çonner, on ne pourra faire l'inhumation qu'après qu'un officier de po-
» lice, assisté d'un docteur en médecine ou en chirurgie, aura dressé
» procès-verbal de l'état du cadavre, et des circonstances y relatives,
» ainsi que des renseignements qu'il aura recueillis sur les prénoms,
» nom, âge, profession, lieu de naissance et domicile de la personne décé-
» dée. »

» y relatives, et des dépositions des témoins, s'il y en a, » sera dressé en double expédition, savoir :

» A bord d'un navire de commerce, par le capitaine, » maître ou patron, conjointement avec l'officier de » quart, ou, à son défaut, avec celui des marins de l'équi- » page qui vient après ledit capitaine (maître ou patron), » et assisté du chirurgien ; s'il n'existe pas de chirurgien, » un second marin sera appelé. Après quoi, l'acte de décès » sera dressé dans les termes ordinaires.

» Une des deux expéditions de ce procès-verbal sera annexée au rôle d'équipage.

» Si la mort de l'individu pouvait donner lieu à des » poursuites contre un ou plusieurs hommes du bord, le » procès-verbal sera dressé en triple expédition, et la der- » nière sera jointe aux pièces constatant le délit. »

264. *Morts-nés.* — Si un enfant meurt à bord avant que sa naissance ait été constatée, le capitaine doit se conformer aux prescriptions du décret du 4 juillet 1806, ainsi conçu :

« Lorsque le cadavre d'un enfant dont la naissance n'a » pas été enregistrée sera présenté à l'officier de l'état » civil, cet officier n'exprimera pas qu'un tel enfant est » décédé, mais seulement qu'il lui a été présenté sans vie. » Il recevra, de plus, la déclaration des témoins touchant » les noms, prénoms, qualités, demeure, des père et mère » de l'enfant, et la désignation des an, jour et heure aux- » quels l'enfant est sorti du sein de sa mère.

» Cet acte sera inscrit à sa date sur les registres des » décès, sans qu'il en résulte aucun préjugé sur la question » de savoir si l'enfant a eu vie ou non. »

265. Obligations au retour. — Au premier port où le navire abordera, soit de relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, les officiers de l'administration, capitaine, maître ou patron, qui auront rédigé des actes de décès, seront tenus d'en déposer deux expéditions, conformément à l'article 60 du Code civil (V. n° 348).

266. Procès-verbaux de disparition. — Voici sur ce point les prescriptions imposées par le règlement du 2 juillet 1828 :

Si un homme de l'équipage ou un passager tombe à la mer pendant le cours d'un voyage, et qu'il ait été impossible de le sauver, s'il a disparu dans un naufrage, etc., l'officier n'aura pas à rédiger d'acte de décès ; il se bornera à constater immédiatement par procès-verbal non seulement toutes les circonstances relatives à la disparition, mais encore les déclarations des témoins de l'événement.

Si le navire aborde dans un port du royaume autre que celui du désarmement, l'officier instrumentaire remettra de ce procès-verbal deux expéditions authentiques, signées de lui, au commissaire de l'inscription maritime au bureau duquel l'une d'elles reste déposée ; l'autre sera envoyée, par cet administrateur, au port d'armement du navire.

Si la relâche a lieu dans une colonie française ou dans un pays étranger où réside un agent diplomatique, consul ou vice-consul de France, l'officier instrumentaire remettra, en temps de paix trois, et en temps de guerre quatre expéditions du procès-verbal au commissaire de l'inscription maritime ou à l'agent français ; l'une de ces expédi-

tions restera déposée au bureau de la marine ou à la chancellerie et les autres seront envoyées successivement par ce commissaire ou cet agent au ministre de la marine, qui les fera passer au port d'armement du navire.

Dans aucun cas, ce procès-verbal ne peut tenir lieu d'acte de décès, et les expéditions qui en sont délivrées doivent toujours porter cette indication.

267. Mariages. — On s'accorde généralement à reconnaître que le capitaine ne peut jamais procéder à aucun mariage, même *in extremis*.

268. Instruction et formules. — L'administration de la marine a fait dresser, sur les devoirs des capitaines marchands en qualité d'officiers de l'état civil, une instruction très complète, suivie de formules; cette instruction est remise au capitaine avant le départ.

§ 2. — *Testament.*

269. Cette matière est réglementée par les art. 988 à 998 du Code civil.

« Les testaments faits sur mer pendant le cours d'un » voyage pourront être reçus, dit l'art. 988, par l'écrivain » du navire ou par celui qui en remplit les fonctions, » l'un ou l'autre, conjointement avec le capitaine, le » maître ou le patron, ou, à leur défaut, par ceux qui les » remplacent. Dans tous les cas, ces testaments devront » être reçus en présence de deux témoins. »

« Maintenant, dit le règlement du 2 juillet 1828, qu'il n'est plus embarqué d'écrivain à bord des navires du com-

merce, les capitaines (maîtres ou patrons) sont en même temps chargés du commandement et des écritures du bord. C'est donc le capitaine (maître ou patron) d'un navire du commerce qui doit remplir les fonctions d'officier instrumentaire pour la réception d'un testament par acte public ; et pour se conformer aux intentions de l'art. 988 du Code civil, il appelle, pour recevoir cet acte conjointement avec lui, le second ou le marin du bord le plus avancé en grade, ayant vingt et un ans accomplis, et sachant lire et écrire. »

Si le capitaine (maître ou patron) n'a pas l'âge requis, ou, en cas de maladie ou de mort, il est remplacé, en qualité d'officier instrumentaire, par le second du navire.

270. Nous croyons inutile d'insister sur cette matière, dont tous les détails sont prévus dans l'instruction très complète dont nous avons parlé à propos des actes de l'état civil, et dont un exemplaire est remis au capitaine au moment du départ.

II. — Droit de mettre les victuailles en commun.

271. Si les victuailles du bâtiment manquent pendant le voyage, dit l'art. 249 du Code de commerce, le capitaine, en prenant l'avis des principaux de l'équipage, pourra contraindre ceux qui auront des victuailles en particulier de les mettre en commun, à la charge de leur en payer la valeur.

Cette disposition, empruntée à l'ordonnance de 1681 (Titre du Capit., art. 31) constitue une dérogation au droit de propriété, une véritable expropriation, justifiée par la

nécessité ; mais la loi n'exige pas que le paiement de l'indemnité par le capitaine soit préalable à la prise de possession des victuailles.

272. Le capitaine doit consigner dans le livre de bord le besoin des vivres, l'autorisation du recours, la délivrance faite par chacun de ceux qui avaient des réserves, et la nature, qualité et quantité des vivres mis en commun.

273. Remarquons que le capitaine peut aussi acheter des vivres aux navires rencontrés en mer, mais après avoir pris avis des principaux de l'équipage.

III. — Droit d'emprunter en cours de voyage.

274. L'art. 234 du Code de commerce est ainsi conçu :

« Si, pendant le cours du voyage, il y a nécessité de » radoub ou d'achat de victuailles, le capitaine, après » l'avoir constaté par un procès-verbal signé des princi- » paux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en » France par le tribunal de commerce, ou, à défaut, par » le juge de paix ; chez l'étranger, par le consul français » ou, à son défaut, par le magistrat du lieu, emprunter » sur corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou » vendre des marchandises jusqu'à concurrence de la » somme que les besoins constatés exigent.

» Les propriétaires, ou le capitaine qui les représente, » tiendront compte des marchandises vendues, d'après » le cours des marchandises de même nature et qualité » dans le lieu de la décharge du navire, à l'époque de » son arrivée.

» L'affréteur unique, ou les chargeurs divers qui seront » tous d'accord, pourront s'opposer à la vente ou à la » mise en gage de leurs marchandises, en les déchargeant et en payant le fret à proportion de ce que le » voyage est avancé. A défaut du consentement d'une » partie des chargeurs, celui qui voudra user de la faculté du déchargement sera tenu du fret entier sur les » marchandises. »

275. Remarquons tout d'abord que la faculté ou pouvoir concédé ainsi au capitaine repose sur ce principe que, représentant légal des propriétaires, il est, en leur absence, appelé, en quelque sorte de plein droit, à administrer comme à conduire le navire.

Aussi, voyons-nous la Cour de cassation, dans un important arrêt du 12 février 1840, décider que, nonobstant l'interdiction qui lui était faite par des conventions particulières entre lui et les propriétaires, le capitaine pouvait, hors la demeure de ceux-ci, affréter le navire sans leur consentement.

276. La loi, du reste, tempère le pouvoir du capitaine en stipulant que la nécessité de l'achat de victuailles ou du radoub doit être constatée par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, et l'achat ou le radoub dûment autorisé. Mais, remarquons-le, il n'est pas exigé que la nécessité de l'emprunt soit constatée (Rouen, 29 décembre 1831).

277. On a posé la question suivante : le capitaine qui a la faculté de rendre ou d'engager les marchandises de

son chargement peut-il également les affecter à l'emprunt à la grosse contracté dans le cas et aux formes de l'article 234 ?

Nous le croyons (*Sic* Rouen, 29 décembre 1831 ; — Rennes, 18 décembre 1832.)

278. Il est clair que si le radoub du navire exigeait une dépense supérieure ou égale à la valeur du navire réparé, le capitaine engagerait gravement sa responsabilité ; il doit alors provoquer une seconde expertise à l'effet de savoir si, en raison de ce qu'il en coûtera pour réparer le navire, il ne convient pas mieux de le faire déclarer innavigable et de le vendre (Trib. de Marseille, 16 octobre 1829 ; — Aix, 27 avril 1830).

279. Mentionnons ici un arrêt de la Cour de cassation du 9 juillet 1845, aux termes duquel l'emprunt à la grosse fait par le capitaine sans l'observation des formalités prescrites par l'article 234, lesquelles sont uniquement établies en sa faveur et pour mettre sa responsabilité à couvert, est néanmoins obligatoire pour le propriétaire du navire ou pour les réclamateurs de la cargaison.

Par cette décision, la Cour de cassation a confirmé la jurisprudence qui résultait de ses arrêts des 28 novembre 1821 et 5 janvier 1841, jurisprudence contraire à la doctrine de presque tous les auteurs[1]. En voici les principaux considérants :

1. V. notamment Pardessus, t. III n° 910; — Delaporte, sur l'article 234; — Delvincourt, *Institut. commerc.* ; — Dageville, t. II, page 223 ; — Boulay-Paty, t. II, p. 65, et t. III, p. 29.

« Attendu que le capitaine est, pendant le cours du » voyage, le mandataire légal du propriétaire du navire » pour tout ce qui est relatif au navire et à la cargaison ;

» Qu'aux termes de l'article 234, il peut, en cas de » nécessité de radoub ou d'achat de victuailles, emprun- » ter sur le corps et quille du vaisseau, mettre en gage ou » vendre des marchandises, jusqu'à concurrence de la » somme que les besoins constatés exigent ;

» Que le droit expressément accordé au capitaine de » mettre en gage ou vendre des marchandises ne lui » interdit pas la faculté de faire un emprunt à la grosse et » d'affecter à la garantie de cet emprunt, conformément » à l'article 315 du Code de commerce, le navire et la car- » gaison ;

» Attendu que les formalités auxquelles le capitaine est » assujetti par l'article 234 sont principalement prescrites » pour mettre sa responsabilité à l'abri et lui fournir les » moyens de justifier sa conduite et d'établir la nécessité » où il s'est trouvé, pour accomplir son voyage, d'engager » le navire et le chargement ; que les irrégularités qui ont » pu avoir lieu dans l'accomplissement de ces formalités » ne préjudicient point aux droits des tiers qui ont traité » de bonne foi avec le capitaine ; que ce principe, admis » sous l'empire de l'ordonnance de 1681, dont l'article 19, » titre *du Capitaine,* contient des dispositions analogues » à celles de l'article 234, doit continuer de recevoir son » exécution ; qu'en effet, si les rédacteurs du Code de com- » merce eussent voulu que l'article 234 fût entendu autre- » ment que l'article 19 précité de l'ordonnance de 1681, » ils n'auraient pas admis une innovation aussi importante » sans le déclarer expressément ;

» Attendu, au reste, que le véritable sens de l'article » 234 se manifeste dans l'article 236, qui dispose que » le capitaine qui aura pris, sans nécessité, de l'argent » à la grosse, engagé ou vendu des marchandises ou » victuailles, sera responsable envers l'armement et » personnellement tenu du remboursement, ce qui » suppose évidemment qu'en ce qui concerne les tiers, » le navire et la cargaison ont été valablement engagés » par le capitaine, et que les lettres de grosse doivent re- » cevoir leur exécution. »

Nous adoptons pleinement les motifs de cet arrêt : l'intérêt des tiers de bonne foi est éminemment respectable.

280. Les pouvoirs accordés au capitaine par l'art. 234 sont subordonnés à la condition que les propriétaires ne puissent, à raison de l'éloignement, être consultés ; si les capitaines se trouvaient, dit Locré, sur les lieux où le capitaine relâche, il faudrait rentrer dans les termes de l'article 232.

281. Le capitaine pourrait-il emprunter autrement qu'à la grosse ?

La plupart des auteurs modernes décident que l'art. 234 accorde au capitaine la plus grande latitude sur la manière d'emprunter. Et il a été jugé en ce sens qu'un emprunt contracté par le capitaine d'un navire en pays étranger dans la forme de lettres de change causées *valeur pour les besoins du navire,* même sans l'observation d'aucune formalité préalable, est obligatoire pour les propriétaires du bâtiment.

Défense d'emprunter sur corps ou faculté sans nécessité.

282. A côté de la permission, la loi règle le cas où il en serait fait abus. L'article 236 porte :

« Le capitaine qui aura, sans nécessité, pris de l'argent » sur le corps, équipement ou ravitaillement du navire, » engagé ou vendu des marchandises ou victuailles, ou » qui aura employé dans ses comptes des avaries ou des » dépenses supposées, sera responsable envers l'arme- » ment et personnellement tenu du remboursement de » l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de » la poursuite criminelle, s'il y a lieu. »

On voit combien il est important, pour le capitaine, de remplir les formalités prescrites par l'article 234 ; car s'il ne s'y est pas conformé, il y a présomption légale qu'il a agi sans nécessité, et c'est à lui qu'il appartient de prouver le contraire.

283. De plus, le capitaine qui, dans une intention frauduleuse, se rend coupable de l'un des faits prévus par cet article 236, est puni de la réclusion.

IV. — Droits du capitaine a bord ; — discipline.

284. On connaît l'antique adage : le capitaine est seul maître après Dieu à bord de son navire.

Tout ce qui concerne la discipline du capitaine à bord est prévu et réglé dans le décret-loi du 24 mars 1852, disciplinaire et pénal pour la marine marchande ; il a paru de ce décret un excellent commentaire par M. Maurice Derche, employé au ministère de la marine ; cet ouvrage

ayant été, par décision ministérielle du 18 avril 1855, rendu obligatoire à bord de tous les navires du commerce, nous nous bornerons à y renvoyer nos lecteurs, dans l'impuissance où nous serions d'être plus précis, plus exact et plus complet que M. Maurice Derche.

SECTION II

Devoirs du capitaine pendant le voyage.

I. — Obligation de se trouver a bord a l'entrée et a la sortie des ports.

285. Aux termes de l'article 227, le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières, à peine d'une amende de 25 à 300 francs [1].

Pilotes

286. Le service du pilotage dans les ports de France a été régulièrement établi par un décret du 20 juin 1792. Plus tard un décret impérial du 12 décembre 1806 vint achever l'œuvre de l'Assemblée constituante, en réglementant d'une manière définitive cette importante partie du service de la marine. Voici, d'ailleurs, les principales dispositions de ce décret qui peuvent intéresser les capitaines du commerce :

1. Mais quand le navire est en rade et sur ses ancres, le capitaine peut s'absenter et aller coucher à terre.

« Art..... — Tout pilote qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de l'État ou du commerce et ayant déclaré en répondre, l'aura échoué ou perdu par négligence, ou ignorance ou volontairement, sera jugé conformément à l'article 40 de la loi du 22 août 1790. »

Les dispositions de cet article ont été modifiées, en ce qui touche la perte d'un navire causée volontairement par un pilote, par l'article 11 du titre II de la loi du 10 avril 1825, concernant la sûreté de la navigation, dont voici la teneur :

« Art. 11. — Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire, ou autre bâtiment de commerce, qui, volontairement et dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la peine de mort. »

Conformément aux prescriptions du décret du 12 décembre 1806, un tarif de rétribution des pilotes est dressé dans chaque port pour tous les bâtiments nationaux, en exécution de la loi du 15 août 1792.

L'administration de la marine et le tribunal de commerce concourent à la rédaction de ce tarif, qui doit être approuvé par le conseil d'administration de la marine du port chef-lieu d'arrondissement maritime et déclaré exécutoire par un arrêté du chef du pouvoir exécutif rendu sur le rapport du ministre de la marine.

Le pavillon blanc bordé de bleu, hissé au mât de misaine, à bord des navires français, indique la demande d'un pilote.

Les tribunaux compétents pour juger les pilotes-lamaneurs, en tout ce qui a rapport à leur profession de pilotes, sont :

1° Les tribunaux de commerce, pour les contestations relatives aux droits de pilotage, aux indemnités et salaires des pilotes;

2° Les conseils de guerre maritimes, pour la perte par eux causée par négligence ou ignorance, d'un bâtiment de l'État ou du commerce.

3° L'officier commandant le port pour tout ce qui a rapport à la police disciplinaire des pilotes, lorsque la peine n'excède pas un mois de prison ou d'interdiction, sous l'autorisation de l'administrateur supérieur de la marine ou du commissaire de l'inscription maritime;

4° Les tribunaux de police correctionnelle, pour les délits donnant lieu à des peines plus graves, à des amendes, à des peines afflictives;

5° Les cours d'assises, pour le fait d'avoir perdu volontairement un navire de commerce.

Le montant des amendes prononcées contre des pilotes par quelque tribunal que ce soit, pour des fautes, délits ou crimes relatifs à leurs fonctions, doit être versé dans la caisse des invalides de la marine du port où les délits, crimes ou contraventions ont eu lieu.

Aux termes de l'article 14 du livre IV, titre III, de l'ordonnance de 1681, toutes promesses faites aux pilotes-lamaneurs et autres mariniers, dans le danger de naufrage, sont nulles de plein droit.

« Art. 14.—Déclarons nulles toutes promesses faites aux lamaneurs et autres mariniers, dans le danger du naufrage.»

287. Notons, comme remarquable, dans un arrêt de la cour de Douai, en date du 1er août 1866, le principe suivant :

Lorsqu'un pilote-lamaneur est actionné devant le tribunal civil en dommages-intérêts à raison de blessures occasionnées par un accident survenu au moment de l'amarrage d'un bâtiment dans le port, non seulement le tribunal doit surseoir au jugement du fond jusqu'à ce que l'autorité maritime se soit prononcée sur l'appréciation du fait de pilotage qui sert de base à la demande de dommages-intérêts, mais encore il est tenu de prononcer dans son jugement, conformément à la décision maritime, même dans le cas où cette décision ne constituerait qu'un simple avis. Mais, dans tous les cas, ces sortes de demandes sont de la compétence des tribunaux ordinaires (V. Jurisprudence de la cour de Douai, année 1866, t. XXIV, p. 292 et la note).

288. Tout bâtiment entrant dans un port doit avoir un pilote. Si un capitaine refuse d'en prendre un, il est tenu de le payer comme s'il s'en était servi ; dans ce cas, il demeure responsable des événements, et, s'il perd le bâtiment, il peut être condamné à trois ans de travaux forcés.

289. Sont exceptés de l'obligation de prendre un pilote, les maîtres au grand et au petit cabotage commandant des bâtiments français au-dessous de 80 tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port à port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Mais les propriétaires des navires chargeurs, ou tous autres intéressés, peuvent contraindre les capitaines à prendre des pilotes, et ont la faculté de les poursuivre devant les tribunaux, en cas d'avaries, d'échouement et de

naufrage occasionnés par le refus de prendre un pilote.

290. Le capitaine du bâtiment doit, aussitôt que le pilote est à son bord, lui déclarer combien son navire tire d'eau, sous peine de répondre des événements, s'il a célé plus de 3 décimètres ; il doit aussi lui faire connaître la marche de son navire, ses qualités et ses défauts, afin que le pilote puisse, pour la manœuvre, se régler sur ces indications.

Le capitaine cesse-t-il d'être responsable par la présence du pilote à bord[1].

291. Un arrêt de la cour de Rennes du 3 août 1832 répond que la présence du pilote à bord du navire ne fait pas échapper le capitaine ni l'armateur à la responsabilité des dommages qui peuvent être causés par le navire au moment où il est conduit par le pilote. En effet, dit cette cour, bien que le pilote ne puisse être choisi que parmi certaines personnes commissionnées spécialement par le gouvernement, il n'en devient pas moins un préposé du capitaine ou de l'armateur lorsqu'il conduit le navire ; d'ailleurs, son ministère n'est pas forcé, puisque le capitaine peut n'en pas prendre, sous sa propre responsabilité, ou choisir celui qui lui convient (V. Dalloz, 32. 2. 19).

D'après Beaussant la présence à bord d'un pilote lama-

1. Voir sur cette question, agitée depuis si longtemps, une savante dissertation de notre ancien maître, M. Levillain, insérée en note d'un arrêt de la cour de Caen du 16 juillet 1879, D. P. 81. 2. 169.

neur décharge le capitaine d'une partie de sa responsabilité, mais elle ne l'en affranchit pas entièrement. « Le capitaine » doit, dit-il, surveiller le pilote. Celui-ci peut s'enivrer, » s'emporter de colère contre l'équipage, se prendre de » dispute. Le capitaine doit être là pour maintenir la paix, » faire obéir au pilote ; et s'il s'aperçoit que celui-ci perde » la tête par quelque cause que ce soit, s'il reconnaît des » manœuvres dangereuses ou une direction qui conduise » le navire à sa perte évidente, il doit réunir l'équipage, » et, après délibération qui sera plus tard consignée sur le » livre, reprendre le commandement, ou momentané- » ment ou jusqu'à l'arrivée, et s'opposer par la force même » à un danger qui pourrait compromettre la vie des hom- » mes ou le salut du navire et de la cargaison. »

292. La jurisprudence a varié sur ce point. Ainsi, il a été jugé :

1° Que lorsqu'un pilote est à bord d'un navire pour y exercer les fonctions du pilotage, l'administration du pilotage est, à l'exclusion du capitaine, responsable des fautes qui peuvent être commises par le pilote dans l'exercice de ses fonctions ; qu'ainsi, s'il est survenu, dans ce cas, un abordage, il y a lieu de mettre le capitaine hors de cause, en réservant au capitaine du navire abordé tous ses droits contre l'administration du pilotage (Marseille, 11 mai 1827) ; — 2° et qu'une fois entré en rivière, le capitaine n'a pas le droit de s'opposer à une mesure que le pilote, sous sa responsabilité, juge propre au salut du navire et du chargement (Bordeaux, 23 février 1829).

Nous préférons l'opinion de Beaussant ; elle a été, du reste, consacrée récemment par un arrêt du conseil d'État

en date du 15 janvier 1875, dans une affaire Alibert et Johannesen. L'administration avait présenté, dans le sens de cette solution, les propositions suivantes :

« La présence à bord d'un pilote ne décharge pas la » responsabilité de l'armement (Bruxelles, 4 juin 1856 ; » Anvers, 14 août 1846 ; Rennes, 3 août 1832) ; du prin- » cipe que le pilote, en montant sur le navire et en pre- » nant la direction, ne devient que le préposé du capitaine, » qui ne peut se condamner à un rôle passif, il suit, en » cas d'abordage : 1° que, malgré la présence du pilote à » bord, le navire abordant est responsable vis-à-vis du na- » vire abordé (Nantes, 22 mars 1865 ; Bruxelles, 23 jan- » vier et 31 juillet 1858) ; 2° que cette présence ne donne » pas au capitaine du navire en faute le droit de décliner » vis-à-vis de l'autre la responsabilité de l'abordage » (Marseille, 21 juillet 1859 ; Anvers, 6 septembre 1862). » Mais la responsabilité du capitaine n'est pas exclusive de » celle du pilote, et si celui-ci, par une faute personnelle, » cause une avarie aux ouvrages du port, ce n'est pas » seulement à une action disciplinaire ou à une poursuite » judiciaire qu'il est exposé, c'est aussi à un procès-ver- » bal de contravention de grande voirie et à une condam- » nation par le conseil de préfecture à la réparation du » dommage causé (Conseil d'État, 1er juin 1849). »

II.— OBLIGATION DE POURVOIR A LA CONSERVATION DU NAVIRE.

293. Nous avons déjà examiné cette question précédemment.

Nous nous contenterons d'ajouter, avec un jugement du tribunal de Marseille en date du 2 juin 1824, que le

capitaine engage sa responsabilité lorsque, au lieu de faire faire au navire les réparations devenues nécessaires en cours de voyage, il se borne à employer des palliatifs insuffisants.

III. — Obligation d'adresser a qui de droit, avant le voyage de retour, l'état du chargement.

294. Aux termes de l'article 235 du Code de commerce, le capitaine avant son départ d'un port étranger ou des colonies françaises, est tenu d'envoyer à ses propriétaires ou à leur fondé de pouvoirs un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, le prix des marchandises de sa cargaison, les sommes par lui empruntées, les nom et demeure des prêteurs.

295. Cette disposition, renouvelée de l'ordonnance de 1681, concerne tous les capitaines. Elle a pour objet, soit de faire connaître aux propriétaires, en cas de perte du navire dans la traversée, de quoi se composait le chargement, soit d'empêcher qu'on ne puisse, à leur préjudice, substituer, pendant le voyage, aux marchandises qui avaient été chargées, des marchandises d'une moindre valeur; soit de mettre les personnes intéressées ainsi averties à l'avance de l'arrivée du bâtiment, à même de préparer les opérations qu'elles jugeront opportunes.

296. Si le capitaine s'était borné à affréter le navire, il ne serait tenu que de faire connaître cet affrêtement à ses propriétaires et à leur transmettre l'état des sommes empruntées.

Il en serait de même, s'il avait à son bord un subrécargue chargé de la gestion de la cargaison et de procurer le chargement de retour, ou si le chargement avait été opéré par le propriétaire lui-même. Dans ce dernier cas, ce serait au propriétaire à en dresser la facture générale, dont il ferait donner une reconnaissance par le maître, pour lui en compter sur le double qu'il lui en laisserait.

IV. — Défense de faire un commerce particulier.

297. L'article 239 dispose que « le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement ne peut faire » aucun trafic ni commerce pour son compte particulier, » s'il n'y a convention contraire[1] ».

On comprend aisément le motif de cette prohibition : le capitaine qui navigue à profit commun est, pour ainsi dire, le gérant d'une société ; or le gérant se doit exclusivement à la chose sociale.

298. Il est évident que l'article 239 ne s'applique pas au trafic ou commerce que le capitaine ferait par d'autres navires que le sien.

299. Concerne-t-il le capitaine naviguant pour une part dans le fret ? Nous ne le pensons pas (*Sic* Delvincourt, Dageville, Boulay-Paty).

300. La prohibition établie par l'article 239 cesse en cas de convention contraire.

301. *Sanction.* — Aux termes de l'article 240, en cas

1. Quand le capitaine n'est associé ni pour le chargement, ni pour le fret, on tolère, dans l'usage, qu'il charge une petite *pacotille* pour son propre compte (V. art. 251 C. comm.)

de contravention aux dispositions mentionnées en l'article 239, les marchandises embarquées par le capitaine pour son compte particulier sont confisquées au profit des autres intéressés.

V. — Obligation de finir le voyage commencé.

302. Le capitaine serait en faute si, sans excuse légitime, il différait de partir à l'époque fixée ; s'il se permettait de relâcher sans nécessité dans un port autre que ceux où le connaissement lui accorde la faculté de toucher ; s'il s'arrêtait en route sans autre motif que celui de faire augmenter la capacité de son navire.

Engagé pour un voyage, il est tenu de l'achever, à peine de tous dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires et les affréteurs (Art. 238).

Relativement aux chargeurs, c'est par l'arrivée du navire au port de destination que le voyage est réputé accompli.

Relativement aux propriétaires du navire, comme dans le cas où la charte-partie est consentie pour l'aller et le retour, le voyage n'est accompli que par la rentrée du navire au port d'armement.

VI. — Défense de vendre le navire.

303. « Hors le cas d'innavigabilité légalement constatée, » dit l'article 237, le capitaine ne peut, à peine de nullité » de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial » des propriétaires. »

304. Qu'est-ce que l'innavigabilité. — On définit l'in-

navigabilité une dégradation absolue, ou le défaut *irrémédiable* de quelqu'une des parties essentielles du navire, sans lesquelles il ne saurait subsister comme navire et remplir l'objet de sa destination (Emérigon, chap. 12, section 38).

C'est l'*innavigabilité absolue*.

Il y a *innavigabilité relative* lorsqu'il faudrait autant de temps et de dépenses pour réparer le navire que pour en construire un neuf;

Ou lorsque le capitaine ne trouve, dans le lieu de la relâche, ni à emprunter ni aucun moyen de crédit pour faire réparer son navire, ou lorsqu'il n'existe, dans ce lieu, aucune des choses indispensables à la réparation (Cass., 14 juin 1832; Douai, 7 avril 1842, aff. Delrue; Marseille, 4 décembre 1820, et 14 mai 1834);

Ou lorsque le capitaine ne peut se procurer de fonds pour réparer son navire ou pour rembourser un emprunt précédemment contracté, et réparer son navire (Rouen, 15 avril 1867).

2° *Sa constatation légale.*

305. L'article 237 exige que l'innavigabilité soit *légalement constatée,* c'est-à-dire par un procès-verbal régulier dressé par d'anciens navigateurs experts nommés par le juge du lieu, conformément aux dispositions du titre 3 de la loi du 13 août 1791; c'est sur ce procès-verbal, signé du capitaine et des principaux de l'équipage, que la condamnation et la vente du navire sont prononcées soit par le tribunal de commerce, soit à l'étranger par le consul français, ou, à défaut, par le magistrat du lieu où est survenue l'innavigabilité.

Remarquons, avec un arrêt de la Cour de cassation du 3 août 1821, que c'est à l'autorité judiciaire et non à l'autorité administrative, qu'il appartient de statuer définitivement sur l'innavigabilité.

306. Nullité. — La vente du navire faite par le capitaine sans un pouvoir spécial, hors le cas d'innavigabilité, est nulle ; le propriétaire peut revendiquer son bâtiment sans être tenu de rembourser le prix payé par l'acheteur, celui-ci n'ayant pas acheté de bonne foi.

VII. — Défense d'abandonner le navire.

307. — Aux termes de l'article 241, « le capitaine ne » peut abandonner son navire pendant le voyage, pour » quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers et » principaux de l'équipage ; et, en ce cas, il est tenu de » sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchan- » dises les plus précieuses de son chargement, sous peine » d'en répondre en son propre nom. Si les objets ainsi » tirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le » capitaine en demeurera déchargé. »

308. Le capitaine doit prendre l'avis de l'équipage ; mais, remarquons-le avec Valin, il ne doit pas céder à cet avis, s'il n'était lui-même de cette opinion ; l'obéissance aveugle qu'il aurait mise à l'exécuter ne pourrait être un titre pour l'exonérer de toute responsabilité. Cet avis ne suffirait pas pour sauver le capitaine du reproche de lâcheté, s'il y défère trop facilement. Il faut que, le cas échéant, il combatte cet avis, qu'il exhorte ses gens à faire tous leurs efforts, qu'il les presse, qu'il les menace,

en un mot qu'il ne se rende que lorsque la prudence ne lui permet pas de faire autrement.

309. L'avis émis par les officiers et principaux de l'équipage qu'il y a lieu d'abandonner le navire doit être consigné, par un procès-verbal, dans le livre de bord, signé par tous ceux qui y ont pris part, soit avant de quitter le bord, soit lors de l'arrivée à terre. S'il a été impossible de sauver le livre de bord, le procès-verbal doit être fait devant l'autorité compétente du lieu, par le capitaine, et affirmé par l'équipage. A défaut de ces justifications, la nécessité d'abandonner le navire ne se trouverait point établie à l'égard du capitaine, qui, dès lors, demeurerait, en thèse générale (et sauf les cas extraordinaires) responsable envers les intéressés, et, en outre, passible de poursuites criminelles conformément aux lois pénales maritimes.

310. — Remarquons que l'exécution des prescriptions de l'article 241, en ce qui concerne le sauvetage de l'argent et des marchandises les plus précieuses, est subordonnée à sa possibilité.

VIII. — Devoirs du capitaine dans certains cas accidentels.

1° *Relâche.*

311. Si pendant le cours du voyage, le capitaine est obligé de relâcher dans un port français, il est tenu de déclarer au président du tribunal de commerce du lieu les causes de sa relâche.

Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, la déclaration est faite au juge de paix du canton.

Si la relâche a lieu dans un port étranger, la déclaration est faite au consul de France, ou, à son défaut, au magistrat du lieu.

312. — Dans ce dernier cas, le capitaine ne peut à défaut de consul de France, valablement faire la déclaration des causes de la relâche devant un autre fonctionnaire que le magistrat du lieu, sous le prétexte que celui-ci a refusé de la recevoir, s'il ne justifie cette allégation par aucun document, par exemple par des attestations des maisons françaises établies sur la localité, ou des capitaines européens ancrés dans le port (Cass., 8 avril 1839, affaire Pelletreau).

313. Aux termes de l'article 17 de l'Ordonnance royale du 7 août 1822, « les patentes de santé doivent » être visées dans tous les lieux de relâche, à l'effet de » constater l'état sanitaire du pays et du navire. En cas » d'un séjour prolongé au delà de cinq jours après la dé- » livrance ou le visa de la patente, soit dans le lieu du » départ, soit dans celui de relâche, un nouveau visa de- » vient nécessaire ».

314. *Responsabilité en cas de non-déclaration.* — Le capitaine qui n'aurait pas fait sa déclaration serait présumé avoir fait une relâche volontaire, ce qui le constituerait en faute.

Mais cette présomption tomberait devant la preuve contraire résultant de documents publics et incontestables recueillis au moment de la relâche, par exemple :

Un rapport fait par le capitaine, constatant que le

mouillage de son navire a eu lieu pour compléter ses vivres (Rennes, 12 juillet 1816);.

La déclaration par lui faite au bureau de la douane, et attestée par les employés de cette administration, qu'une voie d'eau s'était déclarée dans le navire (Caen, 7 janvier 1845, affaire Couëdel). Cet arrêt admet même la preuve testimoniale.

2° *Naufrage.*

315. Le capitaine qui a fait naufrage, et qui s'est sauvé seul, ou avec partie de son équipage, est tenu de se présenter au juge du lieu, ou, à défaut de juge, devant toute autre autorité civile : d'y faire son rapport, de le faire vérifier par ceux de son équipage qui se seraient sauvés et qui se trouveraient avec lui et d'en lever l'expédition (Art. 246).

316. Pour vérifier le rapport du capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, *sans préjudice des autres preuves* (Art. 247). Voir ci-après n° 319.

317. Le rapport fait en due forme, et vérifié, fait pleine foi à la décharge du capitaine jusqu'à la preuve contraire, réservée aux parties, et résultant soit de procès-verbaux, soit de témoignages.

318. Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du capitaine, et ne font point foi en justice, excepté dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

319. *Sans préjudice des autres preuves.* — Quel est le sens de ces expressions employées par l'article 247?

D'après Locré (1), cette réserve est évidemment en faveur du capitaine: il pourra donc, si son rapport est contesté, en justifier l'exactitude par tous documents, par le livre de bord, par les procès-verbaux signés des principaux de l'équipage, enfin par d'autres témoins que ceux indiqués par la loi.

320. A ce sujet, nous trouvons dans le *Recueil de la jurisprudence de la Cour de Douai* deux arrêts qui nous paraissent bien rigoureux.

Le premier (2), en date du 28 mai 1845 (affaire Hovelt), décide que le capitaine répond du préjudice résultant de l'échouement volontaire du navire, bien que cet échouement ait eu lieu après délibération prise pour le salut commun, lorsque le rapport n'a été fait que plus d'un mois après l'événement, et qu'au lieu d'avoir été vérifié par l'interrogatoire des gens de l'équipage, il a été fait par le capitaine seul et signé par le second et un matelot seulement. — Il faut remarquer que les circonstances de l'affaire élevaient contre le capitaine une grave présomption de faute.

Le second arrêt, en date du 2 juin 1845 (affaire Chamonin), pose cette règle, que le capitaine, malgré la régularité de son rapport de mer, vérifié conformément à l'article 247 du Code de commerce, par l'interrogatoire des gens de l'équipage, peut être assujetti à la représentation de son livre de bord en conformité de l'article 234,

1. *Esprit du code de commerce,* sur l'article 247.
2. T. III, p. 241.

le rapport de mer ne faisant foi contre les tiers que jusqu'à preuve contraire.

3° *Jet et sacrifices volontaires.*

321. Dans certaines circonstances, le danger devient tellement imminent, qu'un sacrifice est inévitable ; le capitaine doit alors abandonner une partie des objets qui lui sont confiés pour sauver le navire et ses accessoires.

En ce cas, les articles 410 et 411 du Code de commerce lui indiquent la marche à suivre :

« Art. 410. — Si, par tempête ou par la chasse de l'en» nemi [1], le capitaine se croit obligé, pour le salut du na» vire, de jeter en mer une partie de son chargement, » de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres, il » prend l'avis des intéressés au chargement qui se trou» vent dans le vaisseau et des principaux de l'équipage.

» S'il y a diversité d'avis, celui du capitaine et des prin» cipaux de l'équipage est suivi. »

En cas de dissentiment entre le capitaine et les principaux de l'équipage, la voix du capitaine est prépondérante ; et il n'y a pas lieu de suivre l'avis du plus grand

1. L'article 410 ne mentionne que deux cas de jet ; cependant d'autres circonstances peuvent rendre cette mesure nécessaire : un navire, par exemple, peut être engagé sur des bas-fonds ou sur des écueils dont il ne soit possible de le tirer qu'en l'allégeant par le jet d'une partie de sa cargaison, et en diminuant ainsi son tirant d'eau. On ne saurait donc préciser tous les cas qui peuvent se présenter dans la pratique. Les circonstances seules peuvent légitimer cette nature de sacrifice qui doit toujours être commandé par la nécessité et par le désir de sauver d'un péril commun le navire et sa cargaison.

nombre ; mais si la majorité s'opposait à la mesure proposée, le capitaine ne pourrait y procéder que sous sa responsabilité, et les tribunaux apprécieraient les motifs de sa détermination en les comparant à ceux qu'a émis la majorité.

322. Il est généralement admis que les capitaines au petit cabotage ne sont pas soumis à la disposition de l'article 410 ; ils sont seulement tenus de faire un rapport détaillé dans les 24 heures de leur arrivée, devant l'autorité compétente.

323. « Art. 411. — Les choses les moins nécessaires, » les plus pesantes et de moindre prix, sont jetées les » premières, et ensuite les marchandises du premier pont » au choix du capitaine, et par l'avis des principaux de » l'équipage.

« Art. 412. — Le capitaine est tenu de rédiger par » écrit la délibération, aussitôt qu'il en a les moyens.

» La délibération exprime :

» Les motifs qui ont déterminé le jet ;

» Les objets jetés ou endommagés ;

» Elle présente la signature des délibérants, ou les mo- » tifs de leur refus de signer ;

» Elle est transcrite sur le registre. »

324. « Art. 413. — Au premier port où le navire abor- » dera, le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures » de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la dé- » libération transcrite sur le registre, » à peine, par le capitaine, d'être irrecevable à exercer contre les chargeurs l'action en règlement d'avaries communes.

4° *Démâtages suivis de sacrifices.*

325. Soit par l'effort du vent, ou par toute autre cause que celle dite « *volontaire*, » un ou plusieurs mâts se rompent ; une fois le long du bord, ces mâts ainsi rompus et maintenus, près des flancs du navire, par leur gréement, menacent, sinon de le faire sombrer, mais au moins d'endommager le navire ; admettons alors, qu'en présence de ce danger, on décide de tout couper.

Si la mer est grosse, il est inutile de songer à sauver les débris flottants ; il faut au contraire se hâter de s'en *débarrasser*, en coupant tout le gréement, afin d'éviter de plus graves accidents. — Le contraire existant, c'est-à-dire la mer étant belle, tout ou grande partie est généralement sauvé ; du reste un capitaine qui est jaloux de son devoir ne provoque jamais une décision pour le sacrifice, lorsqu'il reconnaît que le sauvetage des débris est non seulement dangereux, mais même à peu près impossible.

Supposons que les mâts sont le long du bord par suite d'un accident que nous admettons comme fortuit ; — qu'on se débarrasse, avec ou sans délibération, de cette mâture et voilure en coupant tout le gréement y attenant ; eh bien, dans l'espèce, on ne saurait invoquer que le sacrifice a été fait dans le but de sauver le navire et la cargaison. L'origine des événements n'est-elle pas étrangère à la volonté de l'homme ? Le sacrifice existe, en effet, mais il n'est que la conséquence directe et immédiate de l'accident fortuit ; conséquemment, le tout doit être classé en avaries particulières au corps.

L'auxiliaire doit suivre le sort du principal !

5° *Incendies.*

326. Il faut reconnaître que le feu ne se déclare que très rarement à bord des navires, surtout en mer. — Ce sont les conséquences épouvantables de ces sortes d'événements qui font que le matelot, même le plus insouciant, apporte une surveillance soutenue sur tout ce qui est susceptible de produire un malheur de ce genre.

Il peut arriver, néanmoins, qu'un incendie à bord d'un bâtiment soit dû à la négligence ou au manque de précaution de la part du capitaine, des officiers, ou de l'équipage ; dans ce cas, tous les dommages qui en sont les conséquences, sont rejetés à la charge du capitaine ou de l'armement. — L'accident ayant eu lieu par cas fortuit, les dommages causés sont classés en avaries particulières au corps pour les objets concernant le bâtiment, et en avaries simples aux marchandises pour ce qui est de la cargaison.

Le navire et la cargaison se trouvant sauvés, et pour arriver à ce résultat que des sacrifices aient été faits, d'avoir, par exemple, sabordé le navire pour y plonger de l'eau dans le but d'éteindre le feu, les avaries qui, dans ce cas, proviendraient de l'eau introduite volontairement dans le navire, constitueraient des avaries grosses.

Si le navire est près de terre et qu'il soit décidé, par délibération, de l'échouer: 1° pour sauver le monde; 2° pour éviter une perte totale, cet échouage, bien que volontaire, il est vrai, doit être classé comme conséquence de l'incendie.— L'accident ou l'incendie ayant eu lieu fortuitement, tous les frais ou sacrifices qui, dans cette circonstance, sont faits pour sauver le navire et la cargaison, doivent être admis en avaries communes.

327. On a vu des commerçants peu scrupuleux, pour éviter un refus d'embarquement ou autres motifs, embarquer des marchandises inflammables et très dangereuses en barils ou en caisses, parfaitement conditionnés, et sous une dénomination fausse. Cette fraude, que nous voudrions voir mettre hors la loi, peut occasionner un incendie. En pareil cas, on considère l'incendie, au point de vue du règlement d'avaries, comme accident purement fortuit; mais le capitaine du navire incendié, ainsi que les assureurs sur corps et sur facultés, ne doivent pas hésiter à poursuivre avec rigueur le commerçant qui s'est rendu coupable d'une aussi odieuse action.

6° *Blocus.*

328. Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, le capitaine est tenu, s'il n'a des ordres contraires, de se rendre dans un des ports voisins de la même puissance où il lui sera permis d'aborder (C. comm., 279).

Le 4 juin 1847, il a été jugé par le tribunal de commerce de Bordeaux que le capitaine qui trouve le port de destination bloqué par l'effet d'un blocus général de tous les ports de la nation pour laquelle il était en destination, doit revenir au port de départ et non point aller dans un des ports d'un État voisin.

329. Remarquons que la prolongation de voyage résultant de l'observation de l'article 279 donne lieu à une augmentation de fret.

CHAPITRE V

DES DEVOIRS DU CAPITAINE A L'ARRIVÉE

I. — VISA ET RAPPORT DE MER.

1° *Visa.*

330. Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée [1], de faire viser son livre de bord par l'un des juges du tribunal de commerce, et, à défaut de ce tribunal, par le juge de paix du canton.

La loi, en exigeant cette formalité, a voulu empêcher qu'on ne pût, après coup, dénaturer ou modifier les énonciations contenues audit registre.

331. La Cour de cassation, par arrêt du 1er septembre 1813, a décidé que ce délai de vingt-quatre heures n'est de rigueur que quand un navire est entré spontanément dans un port ou dans une rade, mais non en cas de naufrage ou de relâche forcée.

1. Soit au port, soit en rade du lieu de destination.

332. Remarquons avec Locré [1] que la représentation du registre ne dispense pas le capitaine de faire le rapport dont il sera ci-après parlé, et cela pour deux motifs :

1° Le rapport est plus étendu que le registre ; car, dans celui-ci, le capitaine n'exprime que ce qui concerne sa comptabilité ou le fait de sa charge, et les résolutions prises pendant la traversée ; tandis que son rapport doit contenir tout l'historique de son voyage.

2° Le rapport, qui est ensuite vérifié, devient le contrôle du registre dans ce que celui-ci énonce.

333. RAPPORT DE MER. — « Dans le même délai de vingt-
» quatre heures, dit l'article 242, le capitaine doit faire
» son rapport. Le rapport doit énoncer :
» Le lieu et le temps de son départ ;
» La route qu'il a tenue ;
» Les hasards qu'il a courus ;
» Les désordres arrivés dans le navire et toutes les cir-
» constances remarquable de son voyage. »

334. Toutes les énonciations que prescrit cet article, et qui étaient aussi exigées par l'ordonnance de 1681, ont pour objet, ou d'éclairer la conduite du capitaine, ou l'intérêt de l'État, ou l'intérêt de la navigation.

335. C'est sous le premier point de vue que la loi oblige le capitaine à déclarer le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a tenue, les hasards qu'il a courus ; c'est parce qu'il est responsable lorsque, par son fait, le

1. Sur l'article 242.

voyage a été retardé; lorsqu'il a, sans nécessité, changé le lieu du départ, et qu'il en est résulté des dommages; lorsqu'il a fait fausse route. Les hasards dans lesquels il s'est trouvé engagé peuvent, au contraire, le rendre excusable.

336. C'est sous le second et le troisième point de vue qu'il doit déclarer les désordres arrivés dans son navire et les circonstances remarquables de son voyage. La prudence peut l'avoir empêché de réprimer des excès que l'intérêt public ne permet pas de laisser impunis. Il peut avoir fait (et surtout en temps de guerre) des remarques dont il importe d'instruire le gouvernement. Il peut avoir entrevu ou fait de nouvelles découvertes, signalé des écueils ou des vigies.

337. Nous croyons utile de reproduire ici l'article 20 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, qui indique, avec plus de précision, les diverses énonciations que doivent contenir les rapports de mer; ces énonciations sont:

« 1° Les nom, tonnage et cargaison du navire;

» 2° Les nom et domicile de l'armateur et des assureurs s'ils sont connus du capitaine, le nom du port de l'armement et celui du lieu de départ;

3° La route que le capitaine aura tenue :

4° Les relâches qu'il aura faites pour quelque cause que ce soit.

5° Les accidents qui auraient pu arriver pendant la traversée.

6° L'état du bâtiment, les avaries, les ventes d'agrès ou marchandises, ou les emprunts qu'il aura pu faire

pour les besoins du navire, les achats de vivres ou autres objets nécessaires auxquels il aurait été contraint.

338. Le rapport du capitaine, continue l'article 10, devra énoncer en outre:

Les moyens de défense du bâtiment, l'état des victuailles existant à bord, la situation de la caisse des médicaments;

Les écueils qu'il aurait découverts et dont il aurait rectifié le gisement: les vigies, phares, balises, tonnes qu'il aurait reconnus, et dont l'établissement ou la suppression serait parvenu à sa connaissance;

» Les navires et barques abandonnés qu'il aurait reconnus, et les objets pouvant provenir des jets bris ou naufrages qu'il aurait recueillis ou aperçus;

» Les flottes, escadres, stations, croisières françaises ou étrangères; les navires de tout genre, suspects ou autres; les corsaires ou pirates qu'il aurait rencontrés; les bâtiments avec lesquels il aurait raisonné; les faits qui lui auraient été annoncés dans ces communications.

» Les changements apportés aux règlements de santé, de douane, d'ancrage, dans les ports où il a relâché; enfin, tout ce qu'il aurait appris qui pourrait intéresser notre service et la prospérité du commerce français. »

339. Le capitaine dépose à l'appui de son rapport de mer:

1° L'acte de propriété du navire;
2° L'acte de francisation;
3° Le congé;
4° Le rôle d'équipage;

5° Les acquits-à-caution, connaissements et chartes-parties ;

6° Le livre de bord ;

7° Les procès-verbaux dont la rédaction est prescrite par les lois et règlements comme venant à l'appui des faits énoncés dans son rapport.

Il remet également au magistrat qui reçoit son rapport un manifeste ou état des marchandises composant son chargement, certifié et signé par lui.

340. Le rapport de mer doit être fait par le capitaine lui-même, ou en sa présence, par un interprète juré. Il est affirmé par le capitaine, et signé par lui ainsi que par le magistrat auquel il s'adresse.

341. *Délai de 24 heures.* — L'article 242 porte que le délai est de vingt-quatre heures. Mais la jurisprudence admet que ce délai n'est pas prescrit à peine de nullité (Rouen, 26 novembre 1841).

342. *Omission du rapport.* — L'omission absolue de tout rapport engagerait la responsabilité du capitaine mais non point celle des propriétaires ou armateurs (Aix, 6 mai 1821).

3° *Rapports aux autorités maritimes.*

343. Voici, sur ce point, les principales dispositions d'une circulaire ministérielle du 25 novembre 1845 qui résume avec beaucoup de clarté le but et l'utilité de ce document.

MONSIEUR,

Fondée sur les dispositions de l'édit de 1731 (titre X, art. 4, 5 et suivants), l'obligation qui est imposée à MM. les Capitaines de navires du commerce, de remettre des rapports à l'autorité maritime à leur retour de voyages de long cours, a pour but, comme l'indique l'imprimé même qui est mis à cet effet à leur disposition, de signaler à l'autorité tout ce qui peut être de nature à intéresser la navigation, le commerce et l'industrie de la France.

Cette obligation est prise au sérieux par beaucoup de capitaines et j'ai souvent occasion de donner des éloges à la rédaction des rapports dans lesquels mon département trouve d'excellents renseignements sur les points nombreux qui se sont présentés à l'observation dans le cours de navigations lointaines.

Chaque fois qu'un tel soin a été pris, le département de la marine a mis un grand empressement à tirer de ses informations, au moyen de communications aux autres départements, toute l'utilité possible pour les intérêts généraux ou particuliers auxquels elles ont pu toucher.

Le spectacle des efforts, chaque jour plus actifs, que *font* toutes les nations européennes pour développer progressivement leur commerce extérieur, rend impérieux pour le gouvernement le devoir de ne négliger aucun des moyens qui peuvent lui être offerts de fournir à nos armateurs de nouvelles lumières pour la direction de leurs entreprises, et de recueillir pour lui-même tous les renseignements qui peuvent concourir utilement à la solution des questions économiques si multipliées sur lesquelles se fonde le règlement de nos tarifs de douane.

Les informations que les capitaines des navires du commerce sont à portée de fournir occupent une place assez intéressante pour qu'il ait paru utile de rappeler aux navigateurs l'importance qui y est attachée, et de leur signaler, en outre, les points principaux sur lesquels il est le plus essentiel qu'ils fassent porter leurs observations.

Dans ce double but, je ne puis que me borner à reproduire ici les termes d'une lettre de M. le Ministre du commerce à ce sujet : ..... Parmi les pays situés entre les deux caps, le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn, il serait assez difficile, aujourd hui que le mouvement commercial s'empare de presque toutes les contrées, d'en citer quelqu'un qui ne soit digne d'attention et d'intérêt. Chez les uns, comme le Chili, le Pérou, le littoral de la Chine et de l'Inde, les Philippines et les entrepôts de la Sonde, le commerce a, depuis un temps plus ou moins long, jeté de profondes racines et conquis un haut degré d'importance. Dans d'autres, il commence, ici avec éclat, là avec moins de succès, à se développer, à établir des relations avec les États d'Europe, à compter enfin pour une part qui s'accroît chaque jour dans les intérêts commerciaux des nations. De ce nombre, sont surtout les continents et îles de l'Océanie, les parages et archipels de la Malaisie, la côte de Sumatra, celles de l'Arabie, de la mer Rouge, de l'Afrique Orientale avec les îles qui l'avoisinent, puis la

côte occidentale d'Afrique, pays d'un si grand intérêt pour l'avenir et où nous venons d'établir deux nouveaux comptoirs.

Dans tous les pays que je viens de dénommer, mais particulièrement dans les derniers, fréquentés de moins longue date par la navigation européenne, il y a certainement d'importantes études à faire au point de vue de nos relations commerciales. Outre les renseignements hydrographiques ou autres données maritimes que les capitaines transmettent habituellement sur les ports où ils stationnent, il convient d'en recueillir également sur le régime commercial de ces ports, sur leurs franchises d'entrepôt, sur le traitement qu'y reçoivent les bâtiments étrangers et les nôtres, sur les ressources que les localités peuvent offrir, soit pour l'avitaillement, soit pour la formation des cargaisons de retour, comme aussi sur les dispositions que le commerce et le pavillon de la France ont trouvées, ou peuvent trouver par la suite, à l'aide des négociations ou au moyen d'établissements fixes, dans le caractère, les coutumes et les habitudes de consommation des populations

Tout ce qui peut jeter du jour sur la question des débouchés est, je n'ai pas besoin de le dire, d'un intérêt de premier ordre, que nos capitaines de navires ne devraient jamais perdre de vue ; c'est un sujet sur lequel il serait fort utile de les amener à s'expliquer. Nos produits étant, par leur nature, de ceux qui s'adressent plus généralement aux pays avancés en civilisation, c'est-à-dire aux classes aisées, il importe que les expéditions de nos armateurs soient dirigées avec la plus grande prudence, avec la connaissance aussi complète que possible des marchés qu'il s'agit d'approvisionner. Il serait donc avantageux d'être fixé sur ceux des articles qui ont le plus de chance d'écoulement, sur les prix et conditions de la vente, sur les variations du fret et des assurances maritimes, sur les époques les plus favorables aux arrivages et aux ventes, sur la compétition que tels de nos produits peuvent trouver dans les articles similaires étrangers et aussi sur les obstacles que peut opposer à leur placement le régime de douanes ou d'accises en vigueur dans le pays ou la localité.

Enfin, comme complément de ces indications, M. le ministre du commerce signale les documents et avis commerciaux compris dans la publication dont son département adresse un ou plusieurs exemplaires aux chambres de commerce de nos grands ports. Ces documents peuvent, en effet, être envisagés par MM. les capitaines au long cours comme une sorte de spécimen des renseignements qui leur sont demandés . . . . . .

Je crois devoir, en terminant, insister pour que MM. les capitaines soient invités notamment à consigner, autant que possible, dans leurs rapports, le détail exact et complet des droits qu'ils ont payés dans les localités étrangères où ils ont fait escale. Ces renseignements auront pour objet de mettre le gouvernement à portée de juger jusqu'à quel point les perceptions exercées sont conformes aux dispositions des tarifs officiels ; ils offriront aussi, le cas échéant, le moyen de constater ce qu'il y aurait d'arbitraire

ou de trop onéreux dans ces perceptions, et de réclamer des perceptions plus équitables.

Recevez, etc.

Signé : BARON DE MACKAU.

Malgré ces sages recommandations, les rapports des capitaines des bâtiments du commerce laissaient beaucoup à désirer. Ne comprenant pas toute l'importance de ces documents, la plupart de ces officiers y omettaient des indications indispensables, ou les surchargeaient de détails oiseux et complètement inutiles, ou bien les libellaient quelquefois avec une concision presque dérisoire.

Certains capitaines (et ceci est plus grave), livraient à la presse des faits qu'ils n'avaient point mentionnés dans leurs rapports, et qu'ils accompagnaient d'attaques plus ou moins vives, dirigées, soit contre des autorités étrangères, soit contre des agents français. Ces écarts ne pouvaient manquer d'appeler l'attention du département de la marine, et voici les observations sévères qu'il se vit dans la nécessité d'adresser à ce sujet aux autorités des ports :

....

Nos navigateurs ont cependant ressenti maintes fois les heureux effets de l'activité et de la persistance du département de la marine, à l'occasion des réclamations fondées qui lui étaient transmises ; son intervention ne saurait s'exercer à l'égard de celles dont il n'a pas été régulièrement et directement saisi. La publicité donnée à ces dernières diminue, d'ailleurs, leurs chances de succès, en ce qu'elle peut indisposer les gouvernements étrangers contre les agents desquels sont dirigées des imputations souvent exagérées.

J'ajouterai qu'en se livrant, *à priori*, dans les journaux, à des plaintes contre les autorités maritimes, coloniales ou consulaires, les capitaines dont il est ici question méconnaissent complètement les règles de subordination et de déférence rappelées en dernier lieu par la circulaire du 18 juin 1850.

Nul ne saurait être juge dans sa propre cause, et lorsque,

cédant trop précipitamment aux suggestions de l'intérêt ou de la passion, on confie l'énonciation de ses griefs aux journaux, l'on s'expose à émettre des assertions inconsidérées ou inexactes dont on peut se repentir ensuite, mais qui n'en ont pas moins porté une atteinte funeste à la considération qu'il est si nécessaire de conserver à tout homme revêtu d'un caractère public.

C'est au ministre de la marine seul, dont l'équité ne leur a jamais fait défaut, que nos marins doivent transmettre les réclamations et les plaintes qu'ils croiraient devoir former contre les autorités dont il s'agit. Je vous invite donc à adresser à cet égard les recommandations nécessaires à nos capitaines, en les prévenant que je n'hésiterai pas à sévir contre ceux qui manqueront désormais à celui de leurs devoirs que je leur signale aujourd'hui.

Recevez, etc.

Le ministre de la marine et des colonies,
P. de CHASSELOUP-LAUBAT.

4° *Rapport à la douane.*

344. Nous traiterons un peu plus loin cette question, en examinant les obligations du capitaine envers l'administration des douanes (V. n°s 351 et suiv.).

II. — MESURES DE POLICE SANITAIRE.

345. La loi du 3 mai 1822 contient à cet égard les dispositions suivantes :

Art. 2. — Les provenances, par mer, de pays habituellement et actuellement sains, continueront d'être admises à la libre pratique, immédiatement après les visites et interrogatoires d'usage, à moins d'accidents ou de communications de nature suspecte, survenus depuis leur départ.

Art. 3. — Les provenances, par la même voie, de pays qui ne sont pas habituellement sains, ou qui se trouvent accidentellement infectés, sont, relativement à leur état sanitaire, rangées sous l'un des trois régimes ci-après déterminés : — sous le régime de la patente brute, si elles sont ou ont été, depuis leur départ, infectées d'une maladie réputée pestilentielle, si elles viennent de pays qui en soient infectés, ou si elles ont communiqué avec des lieux, des personnes ou des choses qui auraient pu leur trans-

mettre la contagion ; — sous le régime de la patente suspecte, si elles viennent de pays où règne une maladie soupçonnée pestilentielle, ou de pays qui, quoique exempts de soupçon, sont ou viennent d'être en libre relation avec des pays qui s'en trouvent entachés, ou enfin si des communications avec des provenances de ces derniers pays, ou des circonstances quelconques, font suspecter leur état sanitaire ; — sous le régime de la patente nette, si aucun soupçon de maladie pestilentielle n'existait dans le pays d'où elles viennent, si ce pays n'était point ou ne venait point d'être en libre relation avec des lieux entachés de ce soupçon, et enfin si aucune communication, aucune circonstance quelconque ne fait suspecter leur état sanitaire.

Art. 4.—Les provenances spécifiées en l'article 3 ci-dessus pourront être soumises à des quarantaines plus ou moins longues, selon chaque régime, la durée du voyage et la gravité du péril. Elles pourront même être repoussées du territoire, si la quarantaine ne peut avoir lieu sans exposer la santé publique...

Art. 5.— En cas d'impossibilité de purifier, de conserver ou de transporter sans danger des animaux ou des objets matériels susceptibles de transmettre la contagion, ils pourront être, sans obligation d'en rembourser la valeur, les animaux tués et enfouis, les objets matériels détruits et brûlés. — La nécessité de ces mesures est constatée par des procès-verbaux, lesquels feront foi jusqu'à inscription de faux.

Art. 6.—Tout navire, tout individu, qui tenterait, en infraction aux règlements, de pénétrer en libre pratique, de franchir un cordon sanitaire, ou de passer d'un lieu infecté ou interdit dans un lieu qui ne le serait point, sera, après due sommation de se retirer, repoussé de vive force, sans préjudice des peines encourues.

Art. 7. — Toute violation des lois et règlements sanitaires sera punie : — de la peine de mort, si elle a opéré communication avec des pays dont les provenances sont soumises au régime de la patente brute, avec ces provenances, ou avec des lieux, des personnes ou des choses placés sous ce régime ; — de la peine de la réclusion, et d'une amende de deux cent francs à vingt mille francs, si elle a opéré communication avec des pays dont les provenances sont soumises au régime de la patente suspecte, avec ces provenances ou avec des lieux, des personnes ou des choses placés sous ce régime ; — de la peine d'un an à dix ans d'emprisonnement et d'une amende de cent francs à dix mille francs, si elle a opéré communication prohibée avec des lieux, des personnes ou des choses qui, sans être dans l'un des cas ci-dessus spécifiés, ne seraient point en libre pratique. — Seront punis des mêmes peines ceux qui se rendraient coupables de communications interdites entre des personnes ou des choses soumises à des quarantaines de différents termes. Tout individu qui recevra sciemment des matières ou des personnes en contravention aux règlements, sera puni des mêmes peines que celles encourues par le porteur ou le délinquant pris en flagrant délit.

Art. 8. — Dans le cas où la violation du régime de la patente brute mentionnée à l'article précédent, n'aurait point occasionné d'invasion pestilentielle, les tribunaux pourront ne prononcer que la réclusion et l amende portées au second paragraphe dudit article.

Art. 9. — Lors même que ces crimes ou délits n'auraient point occasionné d'invasion pestilentielle, s'ils ont été accompagnés de rébellion, ou commis avec des armes apparentes ou cachées, ou avec effraction, ou avec scandale, la peine de mort sera prononcée en cas de violation du régime de la patente brute ; la peine des travaux forcés à temps sera substituée à la peine de la réclusion, pour la violation du régime de la patente suspecte ; et la peine de la réclusion à l'emprisonnement, pour les cas déterminés dans les deux avant-derniers paragraphes de l'article 7 ; — le tout — indépendamment des amendes portées audit article, et sans préjudice des peines plus fortes qui seraient prononcées par le Code pénal.

Art. 10.—Tout agent du gouvernement au dehors, tout fonctionnaire, tout capitaine, officier ou chef quelconque d'un bâtiment de l'État ou de tout autre navire ou embarcation, tout médecin, chirurgien, officier de santé, attaché soit au service sanitaire, soit à un bâtiment de l'État ou du commerce, qui, officiellement, dans une dépêche, un certificat, un rapport, une déclaration ou une disposition, aurait sciemment altéré ou dissimulé les faits, de manière à exposer la santé publique, sera puni de mort, s'il en est suivi une invasion pestilentielle ; — il sera puni des travaux forcés à temps et d'une amende de mille francs, lors même que son faux exposé n'aurait point occasionné d'invasion pestilentielle, s'il était de nature à pouvoir y donner lieu, en empêchant les précautions nécessaires ; les mêmes individus seront punis de la dégradation civique et d'une amende de cinq cents francs à dix mille francs, s'ils ont exposé la santé publique en négligeant, sans excuse légitime, d'informer qui de droit de faits à leur connaissance de nature à produire ce danger, ou si, sans s'être rendus complices de l'un des crimes prévus par les articles 7, 8 et 9, ils ont sciemment et par leur faute laissé enfreindre ou enfreint eux-mêmes les dispositions réglementaires qui eussent pu le prévenir.

. . . . . .

Art. 14.—Sera puni d'un emprisonnement de trois à quinze jours et d'une amende de cinq à cinquante francs, quiconque, sans avoir commis aucun des délits qui viennent d'être spécifiés, aurait contrevenu, en matière sanitaire, aux règlements généraux ou locaux, aux ordres des autorités compétentes.

Art. 15. — Les infractions en matière sanitaire pourront n'être passibles d'aucune peine, lorsqu'elles n'auront été commises que par force majeure, ou pour porter secours en cas de danger, si la déclaration en a été faite à qui de droit.

Art. 16. — Pourra être exempté de toute poursuite et de toute peine, celui qui, ayant d'abord altéré la vérité ou négligé de la

dire dans les cas prévus par l'article 10, réparerait l'omission, ou retracterait son faux exposé, avant qu'il eût pu en résulter aucun danger pour la santé publique, et avant que les faits eussent été connus par toute autre voie.

Art. 17.— Les membres des autorités sanitaires exerceront les fonctions d'officiers de police judiciaire exclusivement et pour tous les crimes, délits et contraventions dans l'enceinte et les parloirs des lazarets et autres lieux réservés. Dans les autres parties du ressort de ces autorités, ils les exerceront concurremment avec les officiers ordinaires, pour les crimes, délits et contraventions en matière sanitaire.

Art. 18.—Les autorités sanitaires connaîtront exclusivement dans l'enceinte et les parloirs des lazarets, et autres lieux réservés, sans appel ni recours en cassation, des contraventions de simple police. Des ordonnances royales régleront la forme de procéder ; les expéditions des jugements et autres actes de la procédure seront délivrés sur papier libre et sans frais.

Art. 19.—Les membres desdites autorités exerceront les fonctions d'officiers de l'état civil dans les mêmes lieux réservés. Les actes de naissance et de décès seront dressés en présence de deux témoins, et les testaments conformément aux articles 985, 986 et 987 du Code civil. Expédition des actes de naissance et de décès sera adressée dans les vingt-quatre heures à l'officier ordinaire de l'état civil de la commune où sera situé l'établissement, lequel en fera la transcription.

Art. 20 — Les marchandises et autres objets déposés dans les lazarets et autres lieux réservés, qui n'auront pas été réclamés dans le délai de deux ans, seront vendus aux enchères publiques ;— ils pourront, s'ils sont périssables, être vendus avant ce délai en vertu d'une ordonnance du président du tribunal de commerce, ou, à défaut, du juge de paix. — Le prix en provenant, déduction faite des frais, sera acquis à l'État, s'il n'a pas été réclamé dans les cinq années qui suivront la vente.

346. Nous croyons utile de compléter ces citations en reproduisant le texte du décret du 24 décembre 1850 :

Art. 1er.—Les provenances par mer ne sont admises à libre pratique qu'après que leur état sanitaire a été reconnu par les agents préposés à cet effet.

Art. 2. — Sont dispensés de toute reconnaissance les bâtiments dénommés au tableau A ci-annexé, tableau qui pourra être, suivant les circonstances, modifié par arrêté du ministre de l'agriculture et du commerce, le comité consultatif d'hygiène publique établi près son département entendu.

Art 3. — Tout bâtiment venant d'un port étranger ou d'une colonie française sera, sauf les cas d'exception énoncés au tableau B ci-annexé, porteur d'une patente de santé, laquelle fera con-

naître l'état sanitaire des lieux d'où il vient et son propre état sanitaire.

Ce tableau pourra être modifié par arrêté du ministre de l'agriculture et du commerce, le comité consultatif d'hygiène publique établi près son département entendu.

Art. 4. — Tout navire qui n'aura pas de patente de santé, lorsque à raison de sa provenance il devrait en être muni, sera tenu en réserve, pour la vérification de son état de santé sanitaire, et il pourra être soumis à une quarantaine d'observations de trois à cinq jours.

Les cas de force majeure seront appréciés par l'autorité sanitaire.

Art. 5.— Dans les pays étrangers, les patentes sont délivrées aux bâtiments français par nos agents consulaires ; là où il n'existe point d'agent consulaire français, les patentes doivent être demandées aux autorités du pays.

Art. 6. — Dans les cas de relâche en cours de voyage, la patente sera visée par les autorités énoncées en l'article 5 ; s'il s'écoulait plus de cinq jours entre la date du visa et le départ du navire, la patente sera visé de nouveau.

Art. 7. — Les navires porteurs de patentes raturées, surchargées ou présentant toute autre altération d'un caractère suspect, seront soumis à une surveillance particulière et aux mesures jugées nécessaires, sans préjudice des poursuites à diriger, selon les cas, contre le capitaine ou le patron, et, en outre, contre les auteurs desdites altérations.

Art. 8. — Il est défendu à tout capitaine :

1° De se dessaisir de la patente prise au point de départ, avant d'être arrivé à sa destination ;

2° De prendre et d'avoir à bord d'autre patente que celle qui lui a été délivrée audit départ ;

3° D'embarquer sur son bord aucun passager ou autre individu qui paraîtrait atteint d'une maladie pestilentielle.

Il est enjoint à tout officier de santé d'un navire et, à défaut, au capitaine ou patron de prendre note, sur le journal de bord, de toutes les maladies qui pourraient s'y manifester.

Il leur est également prescrit de tenir note, sur ledit journal, de toute communication qui aurait eu lieu en mer, et de tout événement de nature à intéresser la santé publique

Art. 9. — En cas de décès, après une maladie pestilentielle, les effets d'habillement ou literie qui auraent servi au malade, dans le cours de cette maladie seront brûlé, si le navire est au mouillage, et s'il est en route jetés à la mer avec les précautions suffisantes pour qu'ils ne puissent surnager.

Les autres effets du même genre dont l'individu décédé n'aurait point fait usage, mais qui se seraient trouvés à sa disposition, seront soumis immédiatement à l'évent ou à toute autre purification.

Il sera fait mention, dans le journal de bord, de l'exécution de ces mesures.

Art. 10. — Tout capitaine arrivant dans un port français est tenu :

1° D'empêcher toute communication avant l'admission à libre pratique ;

2° De se conformer aux règles de la police sanitaire ainsi qu'aux ordres qui lui seront donnés par les autorités chargées de cette police ;

3° D'établir son navire dans le lieu réservé qui lui est indiqué ;

4° De se rendre, aussitôt qu'il y est invité, auprès des autorités sanitaires, en attachant à un point apparent de son canot, bateau ou chaloupe, une flamme de couleur jaune, à l'effet de faire connaître son état de suspicion et d'empêcher toute approche ;

5° De produire aux dites autorités tous les papiers de bord ; de répondre, après avoir prêté serment de dire la vérité, à l'interrogatoire qu'elles lui font subir, et de déclarer tous les faits et donner tous les renseignements venus à sa connaissance, qui peuvent intéresser la santé publique.

Art. 11.—Pourront être soumis à de semblables interrogatoires, et obligés sous serment à de semblables déclarations, les gens de l'équipage et les passagers, toutes les fois qu'il est jugé nécessaire.

Art. 12. — Doivent se conformer aux ordres et aux instructions des autorités sanitaires, les pilotes qui se rendent au devant des navires pour les guider, ainsi que toutes les embarcations qui, en cas de naufrage ou de péril, iraient à leur secours.

Art. 13.— Les défenses résultant, soit du présent titre, soit des titres suivants ne feront pas obstacle aux visites des agents des douanes, soit dans les ports, soit dans le rayon de deux myriamètres des côtes, sauf toute application que de droit auxdits agents et à leurs embarcations, si par ces visites ils perdent leur état de libre pratique.

.....

Art. 18.— Si une maladie pestilentielle se manifeste à bord d'un bâtiment, même muni d'une patente nette, le capitaine du navire se rend dans l'un des ports désignés en vertu de l'article précédent, par le ministre du commerce, et, s'il est forcé de relâcher dans un autre port ou rade, il est tenu en état de séquestration jusqu'à ce qu'il puisse reprendre le large.

.....

347. Voici maintenant les tableaux visés dans ce décret :

Tableau *A*.

Nomenclature des navires qui sont dispensés, en temps or-

dinaire, des vérifications sanitaires au moment de leur arrivée dans les ports de France.

1° Les bâtiments pêcheurs ;

2° Les bâtiments des douanes ;

3° Les navires qui font le petit cabotage d'un port français à un autre ;

4° Les paquebots arrivant, à des jours déterminés, de la Belgique, de la Hollande, et de la Grande-Bretagne ;

5° Les bateaux à vapeur qui naviguent de Marseille à Toulon, d'Arles à Marseille, de Port-Vendres à Antibes;

6° Tous paquebots à voiles ou à vapeur dont le trajet n'excède pas douze heures de navigation porteurs d'une patente de santé valable pour un an.

Vu pour être annexé au décret du 24 décembre 1850, enregistré sous le n° 1225.

Paris, le 24 décembre 1850.

Le ministre de l'agriculture et du commerce,
Signé : DUMAS.

Nota. — Ces navires sont tenus d'arborer, à leur entrée dans le port français, un signal indiqué d'avance par l'administration sanitaire locale. S'ils interrompent leurs voyages réguliers pour desservir même momentanément une autre ligne, ils doivent faire renouveler leur patente et payer un nouveau droit pour continuer de jouir de l'exemption de l'arroisennement.

TABLEAU *B*.

Nomenclature des navires qui sont dispensés, en temps or-

dinaire de représenter une patente de santé, à leur arrivée dans les ports de France.

1° Ceux qui naviguent au grand cabotage des ports français de l'Océan et de la Manche aux ports français de la Méditerranée, et *vice versa ;*

2° Les navires provenant de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande et des États du Nord de l'Europe ;

3° Les bâtiments qui vont faire la pêche de la morue à Terre-Neuve, au Doggers-Bank, et dans les mers d'Islande ;

4° Les navires baleiniers ;

5° Les bateaux qui font habituellement le commerce du détail sur les côtes de Sardaigne.

III. — Obligations comme officier d'état civil.

348. Rappelons ici pour mémoire ces obligations sur lesquelles nous avons donné quelques détails *suprà*, n^os^ 258 et suivants.

Au premier port où le bâtiment aborde soit en relâche, soit pour toute autre cause que celle de son désarmement, le capitaine est tenu de déposer deux expéditions authentiques des actes de naissance et de décès qu'il a rédigés, savoir: dans un port français, au bureau de l'inscription maritime ; et dans un port étranger, entre les mains du consul.

A l'arrivée du bâtiment dans le port de désarmement, le rôle d'équipage est déposé au bureau de l'inscription maritime dont le préposé est chargé de faire à qui de droit l'envoi des actes de l'état civil dressés pendant le voyage.

349. *Testaments.* — Si le bâtiment aborde dans un port étranger dans lequel se trouve un consul de France, le capitaine qui a reçu un testament est tenu de déposer l'un des originaux entre les mains de ce consul, qui le fait parvenir au ministre de la marine.

Au retour du bâtiment en France, soit au port d'armement, soit dans tout autre port, les deux originaux également clos et cachetés, ou l'original qui resterait si l'autre avait été déposé dans le cours du voyage, sont remis au préposé de l'inscription maritime, qui les fait parvenir au ministre de la marine.

Il est fait mention sur le rôle de l'équipage, à la marge, du nom du testateur, de la remise qui a été faite des originaux du testament, soit entre les mains du consul, soit au bureau de l'inscription maritime.

IV. — Service postal.

350. Les capitaines doivent se charger de toutes les dépêches qui leur sont confiées par l'administration des postes ; ils sont tenus de la prévenir au moins quinze jours à l'avance de leur départ, soit pour les colonies, soit pour l'étranger.

Ils ne peuvent partir sans être munis d'un certificat du directeur des postes constatant la remise des dépêches, la quantité des lettres et paquets ou la déclaration qu'il n'y a rien à leur remettre.

A son arrivée dans le port de sa destination, le capitaine remet son certificat et les dépêches au préposé du bureau des postes établi dans le lieu de son débarquement, ou au commandant du port, ou à tout autre agent, soit civil, soit

maritime, soit militaire, de la colonie, et il en retire un reçu.

351. Le déchargement du navire n'est autorisé par l'administration des douanes que sur la présentation d'un certificat du directeur des postes du lieu constatant la remise des depêches.

V. — Obligations envers l'administration des douanes.

351 *bis*. 1re Obligation. — Aux termes de l'article 28 de l'arrêté du 27 vendémiaire an II, le capitaine doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, remettre au bureau des douanes l'acte de francisation et le congé, qui y restent déposés jusqu'au prochain départ; il doit y joindre l'inventaire du mobilier du navire.

Cette disposition ne s'applique qu'aux navires français.

A l'égard des navires pour lesquels on réclame le bénéfice d'une convention internationale, les titres de nationalité produits par les capitaines doivent leur être rendus dès qu'ils ont été examinés et reconnus authentiques par la douane.

352. Toute communication étant interdite aux navires qui sont en quarantaine sanitaire, la douane ne doit les considérer comme définitivement entrés dans le port et les inscrire sur les registres, que lorsque, admis à la libre pratique, elle peut communiquer avec eux, et s'assurer, si elle le juge nécessaire, de l'exactitude des déclarations prescrites par la loi. Ce n'est donc qu'après l'admission à la libre pra-

tique que le capitaine doit remplir les obligations que la loi lui impose envers l'administration des douanes.

353. 2e OBLIGATION. — Le capitaine est tenu, à son entrée dans le port, de présenter aux employés des douanes, dès que ceux-ci abordent le navire, le livre ou journal de bord, lequel doit être visé à la dernière ligne d'écriture par le chef ou l'un des préposés des douanes ; comme cette disposition (article 7 de loi du 2 juillet 1836) n'a aucune sanction, il en résulte que l'infraction ne peut pas être réprimée ; aussi a-t-il été décidé par l'administration que si le capitaine néglige de faire viser son livre de bord, ou refuse de l'exiber au préposé qui aborde le navire, la douane, à défaut de moyens coercitifs, se borne à signaler le fait à la Chambre de commerce de l'arrondissement (Décision administrative du 21 septembre 1836).

354. 3e OBLIGATION. — Les capitaines sont tenus, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, de faire leur rapport à la douane dans les cas ci-après :

1° Pour établir les causes de relâches forcées ;

2° Pour justifier des retards ou fortunes de mer qui ont empêché de faire décharger les acquits-à-caution dans les délais prescrits ;

3° Pour justifier des avaries éprouvées en mer, et jouir des immunités qui peuvent en résulter ;

4° Pour profiter des franchises attachées à la pêche nationale ;

5° Et, généralement, pour obtenir l'effet d'une disposition favorable subordonnée par la loi aux circonstances de la navigation.

355. Ce rapport est distinct de celui qui doit être fait au tribunal de commerce (ou, s'il n'y a pas de tribunal de commerce, devant le juge de paix) conformément aux articles 242 et 243 C. comm. Loin de s'exclure mutuellement, tous deux se concilient et se prêtent appui. Tous deux doivent offrir même garantie d'exactitude : celui-ci, dans l'intérêt des parties envers lesquelles le capitaine est responsable, et réciproquement ; celui-là, dans l'intérêt général du commerce et de l'État : du commerce, qui peut profiter de certaines immunités au moyen des preuves résultant du rapport de mer ; de l'État, qui ne doit les accorder qu'en raison de faits constants, en ce qu'il importe que les priviléges établis soient appliqués avec équité, et seulement après justification des conditions requises [1].

356. Le rapport fait à la douane indique le nom du bâtiment et son tonnage, le port auquel il appartient, le nom du capitaine, la nature du chargement, le lieu du départ, la route suivie, les avaries dans le navire. Les faits y sontex posés suivant la déclaration verbale du capitaine, ou du principal déclarant ; on distingue ceux qu'il n'établit que par son témoignage de ceux qu'il justifie par des pièces. Il affirme ensuite et signe sa déclaration.

357. Lorsque les capitaines ou armateurs jugent à propos de lever en douane des expéditions de ces rapports, soit à titre de renseignement, soit pour s'en prévaloir vis-à-vis des tiers, ces expéditions sont soumises au timbre ;

1. Les capitaines de navires étrangers ne sont pas soumis aux dispositions générales du Code de commerce ; ils peuvent faire valablement leurs rapports à leurs consuls ; mais il y a pour eux obligation de faire rapport de mer à la douane.

elles sont, au contraire, faites sur papier libre lorsqu'elles sont destinées à être adressées par les directeurs à l'administration.

358. 4° OBLIGATION. — Dans les trois jours qui suivent l'arrivée du bâtiment, l'armateur ou le consignataire doit donner, par écrit signé, l'état des marchandises qui lui appartiennent ou qui lui sont *consignées.* C'est ce qu'on appelle la *déclaration de détail.*

Si le troisième jour est *férié,* il ne compte pas.

359. Est réputé *consignataire,* indépendamment de la qualité qu'il peut avoir d'armateur, de propriétaire ou de capitaine, celui au nom de qui la marchandise est présentée.

360. Le capitaine étant, de droit, le représentant de l'armateur, peut légalement produire, au nom de celui-ci, la déclaration de détail.

361. Cette déclaration ne se fait pas :

1° Si la douane n'est pas ouverte aux marchandises régulièrement inscrites au manifeste, car alors le commerce a la faculté, soit de placer ces marchandises en dépôt, soit de les laisser à bord du navire pour être dirigées sur un autre bureau, ou renvoyées à l'étranger ;

2° S'il est établi que les marchandises doivent rester à bord pour être transportées dans un port ou à l'étranger.

3° S'il a été justifié du cas de relâche forcée.

362. Toute marchandise pour laquelle il n'a pas été fourni, à l'entrée, et dans le délai légal, de déclaration de détail, est retenue et déposée dans les magasins de la douane

pendant deux mois, et les propriétaires sont tenus de payer un pour cent pour droit de magasinage en sus des droits. Si, à l'expiration de ce délai de deux mois, il n'y a pas de réclamation et de déclaration de détail, la marchandise est vendue, immédiatement et sans sursis, à l'État, et le propriétaire ne peut plus la revendiquer, son droit de propriété est passé tout entier à l'État.

(Voir, au surplus, en ce qui concerne la remise du manifeste et la *déclaration en gros,* ce que nous avons dit aux nos 248 et suiv.)

363. 5e Obligation. — Les capitaines doivent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, déclarer à la douane les poudres qu'ils ont à bord de leurs bâtiments, et les déposer, dans le jour suivant, dans les magasins désignés à cet effet ; les capitaines étrangers sont, en outre, tenus de déclarer à l'arrivée les armes et munitions de guerre qu'ils peuvent avoir à leur bord.

VI. — du pilotage a l'arrivée.

364. Nous avons déjà, dans la section II du chapitre IV (V. n° 286 et suiv.), dit quelques mots des pilotes.

Ainsi que nous l'avons vu, tout bâtiment qui entre ou sort d'un port doit avoir un pilote côtier, sauf dans les cas que nous avons indiqués.

Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne les pilotes, à ce que nous avons dit *supra,* nos 286 et suivants.

VII. — DÉCHARGEMENT.

365. Après la déclaration de détail faite en douane, le capitaine peut décharger.

Il doit n'y procéder qu'après avoir obtenu un *permis de débarquement* délivré par les préposés de la douane, à peine de confiscation des marchandises et de 100 francs d'amende ; et ce permis suffit quelle que soit la durée du déchargement.

366. Les déchargements ne peuvent se faire qu'en plein jour (du 1er avril au 30 septembre de 5 heures du matin à 8 heures du soir, et du 1er octobre au 31 mars de sept heures du matin à cinq heures du soir), à peine d'amende et de confiscation de la marchandise irrégulièrement déchargée.

367. Ils ne peuvent s'opérer que dans l'enceinte des ports où les bureaux sont établis ; les limites du port sont déterminées par les autorités locales ou départementales. Pour motiver un débarquement hors de l'enceinte du port, la force majeure doit être établie par un rapport de mer que le service des douanes est appelé à apprécier afin de délivrer un permis.

368. Si, à l'égard d'un navire qui aborde dans la rade d'un port avec destination ultérieure, le débarquement en rade, au moyen de canots, de voyageurs et de leurs bagages, était exceptionnellement permis, les déclarations nécessaires devraient être préalablement produites en douane et les droits de tonnage seraient exigés comme si l'opération s'effectuait dans le port.

369. Hors les cas d'urgente nécessité relatifs à la sûreté des bâtiments, les navires sont mis en déchargement à tour de rôle, sous la surveillance de la douane, suivant l'ordre des déclarations, et en aussi grand nombre que le local et le nombre des préposés peuvent le permettre.

370. Les parties de marchandises qui sont transportées des navires dans le port par le moyen d'allèges doivent être accompagnées d'un permis énonçant les qualités et quantités dont ces allèges sont chargées ; et la douane, si elle le juge nécessaire, peut faire escorter les allèges par ses préposés.

371. *Débarquements accélérés.* — Afin d'accélérer les opérations relatives aux navires, surtout aux bateaux à vapeur qui desservent certaines lignes de navigation, l'administration des douanes a, d'après un usage qui remonte à la ferme générale, été amenée à permettre, *avant la délivrance des permis,* le débarquement des cargaisons à vue du manifeste régulier et le dépôt dans une tente ou magasin spécial, sous les conditions suivantes :

La chambre de commerce de la localité doit être consultée, et ce n'est qu'autant qu'elle y donne son assentiment que la concession est faite à l'égard de telle ou telle entreprise ;

Les capitaines des navires et les représentants des compagnies intéressées, au moyen d'une soumission générale remise au receveur principal des douanes, reconnaissent que la tente ou le magasin de dépôt est substitué à la cale du navire, et s'engagent à répondre, comme si elles étaient constatées à la sortie du bord, de toutes les infractions au manifeste reconnues dans la tente ou le magasin,

et à obtempérer à toute réquisition qui leur serait faite d'assister, soit en personne, soit par l'intermédiaire des courtiers, à l'ouverture des colis quand ce sera nécessaire ;

La tente ou le magasin du dépôt et de visite doit être établi par les soins du commerce et sur les quais, autant que possible près d'un corps de garde de douanes ;

On doit effectuer en totalité le déchargement et le transport des marchandises au magasin de visite dans un délai de trois heures à partir du moment où les employés chargés de suivre l'opération ont été désignés ;

Les intéressés ne doivent employer, tant pour le déchargement que pour l'emmagasinement et le transpor des marchandises, que des ouvriers agréés par l'adminis tration des douanes, répondre envers elle de tous leurs actes, et renvoyer immédiatement ceux de ces ouvriers auxquels elle croirait devoir retirer sa confiance.

372. *Précaution à prendre avant le déchargement.* — Ainsi que nous l'avons déjà dit sous le n° 166, le capitaine qui veut être à l'abri de toute responsabilité pour fait d'arrimage doit faire dresser, à l'arrivée du navire, par l'officier du port, un procès-verbal de bon arrimage, ce qui le dispense de fournir d'autres preuves de bonnes conditions du chargement.

373. Ajoutons, avec la cour de Rouen (30 janvier 1843). que le défaut de représentation d'un procès-verbal de bon arrimage ne rend pas nécessairement le capitaine responsable des avaries éprouvées par la marchandise, et qu'il en résulte seulement qu'il lui appartient de faire la preuve des faits tendant à décharger sa responsabilité.

VIII. — Désarmement.

374. Après l'accomplissement des diverses formalités indiquées ci-dessus, le capitaine se présente, avec son rôle d'équipage, au bureau de l'inscription maritime, où il est procédé au désarmement du navire, s'il y a lieu, au règlement des salaires de l'équipage, à la perception des droits des invalides, et enfin au congédiement des matelots.

Aux termes de l'article 23 du règlement royal du 23 janvier 1727 « les maîtres sont tenus de remettre au bureau » des classes du port où ils désarment leur rôle d'équi- » page en original, trois jours après leur arrivée au plus » tard, et d'y représenter leurs équipages à peine de dix » livres d'amende ».

Ainsi, pour les ports où le navire doit désarmer, les capitaines ont trois jours pour remettre leur rôle d'équipage au bureau de l'inscription maritime, à partir de celui de leur arrivée. Passé ce délai, il y a contravention, et matière à amende.

375. Salaires. — Les salaires des hommes de l'équipage doivent être réglés et payés au bureau de l'inscription maritime ; tout autre règlement, tout autre paiement sont nuls de plein droit.

376. Invalides. — Les salaires une fois réglés et payés, le commissaire de l'inscription maritime procède à la perception des droits des invalides.

Ces droits sont établis comme suit par l'ordonnance royale du 9 octobre 1837.

« Art. 3. — Il continuera d'être perçu, au profit de la » caisse des invalides de la marine, trois centimes par franc » sur les salaires des marins engagés au mois ou au » voyage.

» La même retenue de trois centimes par franc sera » exercée sur les décomptes des marins employés aux » pêches de la baleine et de la morue dites grandes pêches.

» Quant aux marins engagés à la part, soit pour le cabo- » tage, soit pour la petite pêche ou pêche du poisson frais, » le taux fixe à payer par eux sera réglé d'après les bases » suivantes :

1° *Marins engagés à la part pour le cabotage :*

Capitaines	2	»	par mois.
Officiers mariniers.	1	»	—
Matelots.	»	75	—
Novices	»	50	—
Mousses.	»	25	—

2° *Marins engagés à la part pour la pêche du poisson frais :*

Maître ou patron.	»	80	par mois.
Matelots.	»	50	—
Novices.	»	30	—
Mousses.	»	15	—

377. CONGÉDIEMENT DES MARINS. — Après les décomptes réglés et payés, le commissaire de l'inscription maritime pourvoit au débarquement et au congédiement des marins de l'équipage.

CHAPITRE VI

CESSATION DES FONCTIONS DU CAPITAINE

DIVISION

378. En général les fonctions du capitaine ne prennent fin qu'après l'achèvement du voyage pour lequel le capitaine a été engagé.

Les articles 218 et 219 du Code de commerce sont ainsi conçus :

« Art. 218. — Le propriétaire peut congédier le capi-
» taine. Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a convention
» par écrit. »

« Art. 219. — Si le capitaine congédié est copro-
» priétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et
» exiger le remboursement du capital qui la représente.
» Le montant de ce capital est déterminé par des experts
» convenus ou nommés d'office. »

379. Quoique le Code ne parle que de la cessation des fonctions du capitaine par voie de congédiement de la part

du propriétaire, on peut dire que ces fonctions cessent par l'effet de sept événements différents :

1° Démission ;
2° Congé ;
3° Force majeure ;
4° Débarquement ordonné par l'autorité ;
5° Vente forcée du navire ;
6° Interdiction ou suspension ;
7° Perte du grade.

Nous allons parcourir brièvement ces différents cas.

I. — Démission.

380. Nous savons qu'aux termes de l'article 238 du Code de commerce le capitaine, engagé pour un voyage, est tenu de l'achever, à peine de tous dépens et dommages-intérêts.

Mais comme la convention fait la loi des parties, la démission du capitaine est une cause valable de la cessation de ses fonctions, si elle a été acceptée par ceux envers lesquels il s'était engagé. Aucun doute ne saurait s'élever sur ce point.

II. — Congé.

381. Le capitaine est, avant tout, un mandataire ; c'est là le caractère prédominant et exclusif du contrat qui intervient entre lui et l'armateur. De là vient que, comme le mandataire en droit civil, le capitaine peut être révoqué. Et même la faculté pour le propriétaire de congédier à son

gré le capitaine est d'ordre public ; par suite, serait nulle la clause qui garantirait à ce dernier le commandement du navire pendant un temps déterminé.

L'article XIV de la *Hanse teutonique* n'admettait le licenciement du capitaine qu'avec sujet et pour cause légitime, mais l'ordonnance de 1681 a repoussé cette restriction.

Droits du capitaine congédié.

382. L'article 218 du Code de commerce déclare qu'il n'y a pas lieu à indemnité *s'il n'y a convention par écrit.*

383. On a dit : Mais l'article 218 exige-t-il une convention sur le fait même d'une indemnité en cas de congé, ou bien suffit-il que l'engagement du capitaine soit constaté par écrit ?

C'est dans ce dernier sens que le tribunal de commerce de Marseille s'est prononcé plusieurs fois, en accordant une indemnité au capitaine qui justifiait d'une convention par écrit. Nous préférons le système adopté par la cour d'Aix : elle a jugé (10 août 1826) que la *convention par écrit* par laquelle le capitaine peut réclamer unei ndemnité en cas de congé s'entend d'une convention sur l'indemnité elle-même en cas de congé, et non des conventions écrites qui peuvent exister sur tout autre objet entre le capitaine et le propriétaire :

« Attendu, dit cet arrêt, que la commission qui est » donnée pour le commandement du navire est un véritable » mandat ; — que l'article 1986 du Code civil ayant établi » que le mandat est gratuit s'il n'y a convention contraire

» et qu'il est révocable à la volonté du mandant, le Code » de commerce a établi de même que le capitaine d'un na- » vire a le droit de congédier le capitaine et que le capitaine » n'aurait pas droit à indemnité s'il n'y avait pas conven- » tion par écrit ; — que, d'après l'article 218 du Code de » commerce, le capitaine a la faculté de faire avec le pro- » priétaire du navire toutes conventions et tous accords » pour régler une indemnité en cas de congé, et que, dès » lors, il doit s'imputer de n'avoir pas fait avec le proprié- » taire du navire un traité qui détermine et fixe ses droits » pour ce cas éventuel. »

Selon nous, l'indemnité n'est due que si elle a été expressément convenue en cas de congé.

384. Nous ne saurions donc nous ranger à l'opinion de la cour de Rennes, qui a jugé, dans un arrêt du 18 juillet 1865 : « La clause d'un compromis de navigation portant » que l'armateur s'engage à conserver au capitaine son » commandement équivaut à la stipulation d'une indem- » nité pour le cas où le capitaine serait congédié ».

Pas le moins du monde ! le droit de congédier est d'ordre public ; on n'y peut donc pas renoncer ! Si, après y avoir renoncé, l'armateur congédie son capitaine, il manque à sa parole ; ce sera, suivant le cas, un malhonnête homme, un parjure ; un débiteur d'indemnité, jamais ! Mais cette violation d'une promesse est juridique ; c'est l'exercice d'un droit !

385. Mais nous accorderons néanmoins bien volontiers une indemnité au capitaine, même en l'absence de toute stipulation écrite, lorsque la demande qu'il en fait a pour

motif le tort causé à sa réputation par la manière vexatoire et injurieuse dont on lui a publiquement retiré ses pouvoirs (Voir un arrêt de la cour de Rouen du 16 juin 1853, D. P. 53. 2. 158).

CONGÉDIEMENT DU CAPITAINE COPROPRIÉTAIRE.

386. 1° *Quand peut-il être congédié ?* -- Il peut être congédié comme tout autre capitaine, sauf dans le cas où sa portion d'intérêt excédérait la moitié de la valeur du navire, où si, réunie à la portion des copropriétaires opposés à la révocation, elle excédait cette moitié. En effet, l'article 220 du Code de commerce dispose que pour tout ce qui touche l'intérêt commun des propriétaires du navire, on suit l'avis de la majorité, et que la majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

Néanmoins, dans ce cas et pour des motifs graves, la minorité pourrait demander en justice la révocation du capitaine.

387. 2° *Droit du copropriétaire congédié.* — Il peut, dit l'article 219 (c'est donc pour lui un droit purement facultatif, et l'on ne pourrait le contraindre à recevoir son remboursement et à renoncer à sa copropriété), renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente. Le montant de ce capital est déterminé par des experts convenus ou nommés d'office de la manière indiquée par les articles 302 et suivants du Code de procédure civile.

388. Si le capitaine a opté pour la conservation de sa

part dans la propriété, et obtenu en justice acte de sa déclaration à cet égard, son option devenant irrévocable, il ne peut plus réclamer le remboursement du capital qui représente sa copropriété.

389. 3° *Question controversée.* — Le capitaine au lieu d'exiger son remboursement de ses coïntéressés, vend sa part à un tiers : les copropriétaires peuvent-ils exercer le retrait et se mettre au lieu et place de l'acheteur?

Nous ne le pensons pas (*Contrà* Dageville, t. II, p. 149.)

390. 4° *Congédiement indirect.* — Il a été jugé avec beaucoup de raison que l'affrétement pour un voyage au long cours d'un navire commandé par un capitaine qui, n'étant que capitaine au grand cabotage, ne peut conserver le commandement du navire pendant une telle expédition, équivaut à un véritable congédiement, et, par suite, le capitaine a le droit, s'il est copropriétaire du navire ainsi affrété, et si l'affrétement a eu lieu sans son consentement, de renoncer à sa copropriété et d'exiger le remboursement du capital qui la représente, conformément à l'article 219 du Code de commerce (Arrêt de la cour de Caen du 26 juin 1861, confirmé par la cour de cassation le 8 avril 1862).

III. — Force majeure.

391. La force majeure est toute force à laquelle on ne peut résister, soit de droit, soit de fait, ou, comme a dit Cambacérès, « tous accidents que la vigilance et l'industrie » humaine n'ont pu ni prévoir, ni empêcher ».

Elle a, généralement, pour effet de dispenser l'obligé d'exécuter son obligation, et de le dégager de toute responsabilité.

La maladie survenant en cours de voyage est évidemment pour le capitaine un cas de force majeure qui interrompt ses fonctions.

Lorsqu'il y a lieu, en pays étranger, au remplacement du capitaine pour cause de maladie ou autre, le consul y pourvoit.

IV. — Débarquement ordonné par l'autorité.

392. Il ressort de l'arrêté du 5 germinal an XII (article 2) que le capitaine peut être débarqué durant le voyage par ordre des consuls et autres agents diplomatiques du gouvernement français ou par ordre de l'inscription maritime pour faire cesser les troubles que sa présence aurait occasionnés ou pourrait faire naître dans le navire, ou pour d'autres causes particulières qui auraient fait juger ce débarquement absolument nécessaire.

Dans ce cas, il doit être fait mention sur le rôle d'équipage des motifs qui ont donné lieu à cette mesure ; et, suivant ces motifs, l'ordre de débarquement décide si les frais de conduite du capitaine doivent être déduits sur ses gages, ou payés en sus au compte de l'armement. Cette dernière décision doit toujours être exécutée, sans que l'armateur puisse exercer aucun recours contre le capitaine.

V. — Vente forcée du navire.

393. Aux termes de l'article 208, « l'adjudication du » navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à » se pourvoir en dédommagement contre qui de droit. »

M. Dalloz (*Jurispr. génér.*, *v° Droit maritime,* n° 144) s'exprime ainsi à propos de l'article 208 :

« Pour que le capitaine congédié soit fondé à se pour-
» voir en dédommagement contre qui de droit, c'est-à-
» dire contre celui qui l'a nommé, il faut qu'il ait été
» stipulé expressément et par écrit qu'il ne pourrait être
» congédié sans indemnité. »

Nous ne saurions adopter cet avis, et nous pensons avec M. Bédarride que cette stipulation n'est nullement nécessaire pour permettre au capitaine d'actionner qui de droit en dommages-intérêts (Sur l'article 208, n° 225).

VI. — Interdiction et suspension.

394. Les fonctions du capitaine cessent lorsqu'il est suspendu ou interdit par mesure disciplinaire.

VII. — Perte du grade.

395. Indépendamment de l'action disciplinaire, les faits du capitaine peuvent donner lieu à des poursuites criminelles ou correctionnelles pouvant emporter perte du grade.

(Voir, pour ces deux paragraphes, le décret disciplinaire pénal pour la marine marchande.)

ANNEXE I

RÈGLEMENT du port de Marseille pour les objets nécessaires aux navires ; rendu exécutoire par jugement du Tribunal de Commerce en date du 17 novembre 1827.

NAVIRES A VOILES

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
				Armement
2	3	3	3	Chaînes ou câbles (A).
»	1	1	1	Grelin en chanvre.
1	1	2	2	Aussières.
3	4	4	4	Ancres.
1	2	2	2	Pompes garnies.
1	1	1	1	Chaloupe.
»	1	1	1	Canot.
1	1	1	1	Jeu de voiles complet.
1	2	2	2	Plombs de sonde.
2	4	4	6	Compas de route (B).
»	»	1	1	Compas de variation.
3	3	3	3	Fanaux réglementaires.
1	1	1	1	Cloche (C).
1	1	1	1	Cor.
»	1	1	1	Baromètre (1er juillet 1862).
»	1	1	1	Bouée de sauvetage Id.
				Rechange
»	»	»	1	Une grand'voile.
»	1	1	1	Une misaine.
»	1	2	2	Huniers.

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
»	1	1	»	Brigantine ou grand'voile.
1	1	1	2	Petits focs.
»	1	1	2	Mâts d'hune.
»	1	1	2	Vergues d'hune.
»	1	1	1	Basse vergue (1er juillet 1862).
1	2	2	4	Garnitures de pompes.
»	»	»	1	Jumelles pour bas mâts.
»	»	»	1	Barre-maîtresse ou élongis.
»	»	»	3	Bordages neufs en chêne (D).
1	1	1	1	Barre de gouvernail.
»	1	1	1	Gabari de gouvernail.
»	1	1	2	Kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1/2	1/2	1/2	1	Mètre toile à voile par tonneau de jauge.
1	»	»	»	Voile de cape et sa vergue pour les navires à voiles latines.

(A) Les câbles doivent avoir, en longueur, 120 brasses, soit 200 mètres, et les chaînes 80 brasses, soit 133 mètres, et, en grosseur, le demi du maître-bau pris en pieds et réduit en pouces pour les premiers et réduit en lignes pour les chaînes.

(B) Ce nombre est exigé quand il y a deux compas dans l'habitacle, mais lorsqu'il n'y a qu'un seul compas, il n'est exigé que la moitié de ce nombre.

(C) La cloche doit peser 20 kilog. pour tous les navires allant au long cours, 10 kilog. pour les navires allant au grand ainsi que pour ceux allant au petit cabotage, lorsque la jauge de ces derniers sera de 25 tonneaux et au-dessus.

(D) Ces trois bordages seront remplacés par deux feuilles de tôle pour les navires à voiles en fer (1869).

RÈGLEMENT **(E)** ***pour les objets d'armement et rechange nécessaires aux navires à vapeur construits en fer ou en bois et à hélice ou à roues*** **(A)**.

TROIS-MATS ET BRICKS

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	*Armement*
2	2	3	3	Chaînes-câbles.
1	1	1	1	Grelin en chanvre.
2	2	2	2	Aussières.
3	3	4	4	Ancres, dont une à jet, pouvant s'embarquer dans la chaloupe.
2	2	2	2	Pompes garnies.
1	1	1	1	Chaloupe.
2	2	4	4	Canots.
1	1	1	1	Jeu de voiles complet.
2	2	2	2	Plombs de sonde.
2	2	3	3	Compas de route (C).
»	1	1	1	Compas de variation.
3	3	3	3	Fanaux réglementaires.
1	1	1	1	Cloche (D).
1	1	1	1	Cor d'alarme.
1	1	1	1	Sifflet d'alarme.
»	1	1	1	Baromètre.
»	»	1	1	Chronomètre.
2	2	4	4	Bouées de sauvetage.

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	*Rechange*
»	»	»	1	Grand'voile.
1	1	1	1	Misaine.
1	1	1	2	Huniers.
»	1	1	»	Brigantine ou grand'voile.
1	1	1	1	Petit foc.
»	1	1	1	Mât d'hune pour les bâtiments à hélice.
»	1	1	1	Vergue d'hune.
2	2	2	2	Garnitures de pompes.
»	»	1	1	Jumelles pour bas mâts ou vergues.
1	1	2	2	Roses de rechange.
1	1	1	1	Gabari de gouvernail pour les navires en bois.
1/4	1/4	1/2	1	Kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1/8	1/4	1/4	1/2	Mètre de toile à voile par tonneau de jauge.
1	1	1	1	Barre de gouvernail.

GOÉLETTES A 2 OU 3 MATS AVEC HUNIERS

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
				Armement
2	2	3	3	Chaines-câbles (B).
1	1	1	1	Grelin en chanvre.
2	2	2	2	Aussières.
3	3	4	4	Ancres dont une à jet.
2	2	2	2	Pompe garnies.
1	1	1	1	Chaloupes.
1	2	4	4	Canots.
1	1	1	1	Jeu complet de voiles.
2	2	2	2	Plombs de sonde.
2	2	3	3	Compas de route (C).
»	1	1	1	Compas de variation.
3	3	3	3	Fanaux réglementaires.
1	1	1	1	Cloche.
1	1	1	1	Cor d'alarme.
1	1	1	1	Sifflet d'alarme.
»	1	1	1	Baromètre.
»	»	1	1	Chronomètre.
2	2	4	4	Bouées de sauvetage.
				Rechange
»	1	1	1	Misaine.
»	»	1	2	Huniers.

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
1	1	1	2	Petit foc.
»	»	1	1	Mât d'hune pour les navires à hélice.
»	»	1	1	Vergue d'hune.
»	1	1	1	Corne de basse voile.
2	2	2	2	Garnitures de pompes.
1	1	1	1	Barre de gouvernail.
1	1	1	1	Gabari de gouvernail pour les navires en bois.
1	1	2	2	Roses de rechange.
1/4	1/4	1/2	1	Kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1/8	1/8	1/4	1/2	Mètre de toile à voile par tonneau de jauge.

GOÉLETTES A 2 OU 3 MATS SANS HUNIERS

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
				Armement
2	2	3	3	Chaînes-câbles.
1	1	1	1	Grelin en chanvre.
2	2	2	2	Aussières.
3	3	4	4	Ancre dont une à jet.
2	2	2	2	Pompes garnies.

PETIT CABOTAGE	GRAND CABOTAGE	LONG-COURS	INDES	
1	1	1	1	Chaloupe.
1	2	4	4	Canots.
1	1	1	1	Jeu de voiles complet
2	2	2	2	Plombs de sonde.
2	2	3	3	Compas de route (C).
»	1	1	1	Compas de variation.
3	3	3	3	Fanaux réglementaires.
1	1	1	1	Cloche.
1	1	1	1	Cor d'alarme.
1	1	1	1	Sifflet d'alarme.
»	1	1	1	Baromètre.
»	»	1	1	Chronomètre.
2	2	4	4	Bouées de sauvetage.
				Rechange
»	»	»	1	Grand'voile.
»	1	1	1	Misaine.
1	1	1	1	Fortune.
1	1	1	1	Petit foc.
1	1	1	1	Corne de basse voile.
1	1	1	1	Barre de gouvernail.
1	1	1	1	Gabari de gouvernail, navires en bois.
1/8	1/4	1/4	1/2	Kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1/8	1/8	1/6	1/4	Mètre de toile à voile par tonneau de jauge.

NAVIRES REMORQUEURS

Les remorqueurs avec voiles seront assimilés pour l'armement et le rechange aux goélettes à deux et trois mâts sans huniers.

Les remorqueurs sans voile seront assimilés, aussi pour l'armement, aux goélettes à deux et trois mâts sans huniers, et n'auront qu'un foc pour tout rechange.

(A) Les navires à vapeur mixtes à machines auxiliaires devront être considérés comme navires à voiles, ceux destinés pour les voyages au long-cours devront être munis des mêmes articles d'armement et de rechange que les navires à voiles auxquels ils sont assimilés.

Sont considérés comme bateaux à vapeur et non mixtes, les navires à hélice pourvus de machines puissantes, telles que 80 chevaux pour 500 tonneaux, et 150 chevaux pour 1,000 tonneaux; 300 chevaux pour 1,500 tonneaux, 400 chevaux pour 2,000 tonneaux.

(B) Les câbles en chanvre doivent avoir pour longueur 120 brasses soit 200 mètres, et les chaînes 80 brasses soit 133 mètres, et pour grosseur le demi du maître-bau pris en pieds et réduit en pouces pour les premiers, et en lignes pour les chaînes.

(C) Les navires pourvus de 2 habitacles auront un compas de plus.

(D) La cloche doit peser 20 kilog. pour les navires destinés pour le long-cours et 10 kilog. pour ceux destinés au grand et petit cabotage; elle doit être montée sur potence pour tous les voyages en général, à l'exception de ceux au petit cabotage.

(E) Ce règlement a été rendu exécutoire par décision du président du tribunal de commerce à la date du 4 août 1860.

RÈGLEMENT des objets dont les navires armés à Bordeaux doivent être pourvus pour obtenir la délivrance du certificat de visite (Loi du 13 août 1791).

Navigation au long-cours

(Au delà des caps.)

Le grément complet et voiles en vergues en bon état.
3 ancres de bossoir.
1 ancre à jet.
3 chaînes ou câbles de 150 mètres chacun.
2 aussières ou grelins.
2 huniers, une misaine, une grande voile, un grand foc, un petit foc, une brigantine.
1 mètre de toile par deux tonneaux de jauge.
2 kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1 chaloupe voilée et un canot; selon le nombre de passagers, on pourra exiger une troisième embarcation.
2 mâts de hune et deux vergues de hune.
1 précinte de 6 mètres.
1 gabari de gouvernail.
1 barre de gouvernail.
1 pièce de rides.
3 compas de route.
1 compas de variation.
3 plombs de sonde et lignes.
3 fanaux réglementaires.
1 croc à pompe.
4 garnitures de pompe.
1 morceau de cuir fort.
2 bouées de sauvetage.
1 cloche de 20 kilogrammes.

Navigation au grand cabotage et au long-cours

(En deçà des caps.)

Le grément complet et voiles en vergues en bon état.
2 ancres de bossoir.
1 troisième ancre de bossoir.
1 ancre à jet.

3 chaînes ou câbles de 150 mètres chacun.
2 grelins ou aussières.
1 hunier.
1 misaine.
1 brigantine.
1 petit foc et un grand foc.
1 mètre de toile par trois tonneaux de jauge.
2 kilog. de cordage par tonneau de jauge.
1 pièce de rides.
1 chaloupe voilée.
1 canot.
1 mât de hune.
1 vergue de hune.
1 précinte de 6 mètres.
1 barre, un gabari de gouvernail.
1 compas de route.
1 compas de variation.
2 plombs de sonde et lignes.
3 fanaux réglementaires.
1 croc à pompe.
2 garnitures de pompe.
1 bouée de sauvetage.
1 cloche.

Petit cabotage

Le grément complet en bon état et un jeu de voiles en vergues, 2 ancres de bossoir, une 3e ancre de bossoir, une ancre à jet, 2 chaînes ou câbles de 120 mètres chacun, 2 grelins ou aussières, une misaine, une embarcation pouvant porter la 3e ancre, une barre de gouvernail, 100 kilog. de filin pour manœuvres, etc. Plombs de sonde et lignes. Les fanaux réglementaires, 2 compas de route, une bouée de sauvetage, une cloche.

—

Nota. — L'inventaire de la Douane étant la seule pièce qui puisse servir à constater officiellement les longueurs et dimensions des câbles-chaînes, Messieurs les capitaines sont priés de faire régulariser la pièce précitée, lorsque cela sera nécessaire, afin de n'éprouver aucun retard, et de ne pas mettre les officiers-visiteurs dans la nécessité de faire mesurer lesdites chaînes.

—

La présente pièce devra être représentée lors de la seconde visite, sinon ladite visite sera considérée comme nulle.

ANNEXE II

Règlement d'arrimage du port de Bordeaux

ARTICLE 1er. — Sucre brut en barriques, un fardage de dix-sept centimètres au moins, c'est-à-dire que le bouge de la barrique soit élevé de 162 millimètres au-dessus du serrage.

ART. 2. — Sucre terré, soit en caisses, boucauts ou barils, un fardage de vingt-sept centimètres au-dessus du serrage.

ART. 3. — Café en futailles, indigo en caisses et surons, cochenille, potasse, un fardage de trente-trois centimètres au-dessus du serrage.

ART. 4. — Coton, doit être placé sur des bois ou planches au-dessus du lest, élevé de trente-trois centimètres au-dessus du serrage.

ART. 5. — Sucre, café, cacao, gomme, guinée, salpêtre, et généralement toutes marchandises en sacs et ballots, le fardage doit être élevé au-dessus du serrage de trente-sept centimètres au moins, et recouvert de nattes.

ART. 6. — En général, le grenier ou fardage doit être, à la couche du navire, aussi élevé que le long de la carlingue, et surtout aux navires à fonds plats.

ART. 7. — Cuirs secs en poil, tête, queue ou ventre en abord ; tous cuirs étendus sur vaigres, archipompe, mâts ou bittes, sont considérés greniers.

ART. 8. — Les futailles de vin ou autres liquides, le bouge ne doit pas toucher au serrage, elles doivent être sur bonde, et saisies par quatre bons coins.

ART. 9. — La garniture, depuis le serrage jusqu'au-dessous des ceintures du pont, doit être de trente-deux millimètres ; et aux ventrières, c'est-à-dire depuis l'arrière de l'archipompe jusqu'à l'arrière du panneau d'avant, de quatre-vingt-un millimètres pour toutes marchandises.

ART. 10. — Toute futaille debout est considérée comme mal arrimée.

ART. 11. — Tout lest ou grenier susceptible d'avarier les marchandises, tels que les bois de teinture frais, charbon de terre, sables, sels, etc., ne peut être considéré grenier.

ART. 12. — Dans les navires ayant un entrepont, les marchandises doivent être élevées de vingt-sept millimètres, par des planches ou du bois mis en travers, afin de faciliter le passage des eaux pour se rendre aux maugères.

ART. 13. — Le tillac du logement de l'équipage doit être calfaté et avoir des petits dalots à tribord et babord pour faciliter l'écoulement des eaux, et, à la cloison, une tringle de quatre-vingt-un millimètres au moins, bien calfatée, pour empêcher l'eau de se rendre dans l'entrepont ou dans la cale, s'il n'y a pas d'entrepont.

ART. 14. — Mêmes précautions au tillac de la cambuse.

ART. 15. — Le tour des mâts, des bittes et de l'archipompe doit être garni avec du bois, au moins de vingt-sept millimètres.

ART. 16. — Tout navire doit avoir une archipompe dans la cale.

ART. 17. — Avant la mise en mer, les panneaux doivent être condamnés ; il est exigé qu'ils soient calfatés, brayés, limandés et recouverts de doubles prélarts cloués tout autour des hiloires, avec une tringle en bois par-dessus.

Nota. — Il est entendu que le bois servant de garniture en abord, doit être assez rapproché pour que les marchandises ne touchent point le long du bord. — Cette garniture est toujours préférable dans le sens des membres du navire.

Tous les soins aux marchandises ci-dessus mentionnés, sont exigés par MM. les assureurs de la place de Bordeaux.

LLOYD MARITIME.

Règlement d'arrimage des marchandises à bord des navires du commerce.

ARTICLE 1er. — Grenier de 15 centimètres pour sucre brut et terré, boucauts de tabac et fûts de café, sel de soude, potasse, garance et riz, sur payol ou soit de 52 centimètres à partir du sabord.

ART. 2. — Grenier de 28 centimètres pour café et gommes en sacs, cochenille, caisses de gomme-laque, indigo, balles de tabac et ballots ou caisses de marchandises sèches.

ART. 3. — Grenier de 17 centimètres pour coton sur lest propre et bois dessus.

ART. 4. — Grenier de 22 centimètres pour coton sur lest mêlé de sable, bois dessus et nattes.

ART. 5. — Tout lest susceptible d'avarier la marchandise tels que charbon, sable et autres, n'est pas réputé grenier.

ART. 6. — Toutes marchandises sèches arrimées sur bois de Jacaranda acajou, bois de teinture ou autres spongieux doivent être séparées par des planches ou nattes.

ART. 7. — Grenier de 3 centimètres pour savons en caisses.

ART. 8. — Les fûts de liquides de toutes sortes doivent être arrimés sur bonde, garnis de 4 étuis ou collets et sur cercles ; sur chantiers au premier plan et le bouge libre tant sur le serrage que dans les abords.

ART. 9. — Toute barrique debout est considérée comme mal arrimée, excepté les boucauts de tabac.

ART. 10. — Les cuirs doivent être arrimés tête, ventre et queue en abord, et le grenier élevé de 28 centimètres.

ART. 11. — Dans les navires avec entrepont plein calfaté, les marchandises doivent y être élevées sur un grenier de 3 centimètres, mis en travers, pour faciliter l'écoulement des eaux en abord, excepté pour les cuirs, balles de laine et de coton ou autres qui sont arrimées à coups de cric.

ART. 12. — Tout logement d'équipage, sous le pont, doit être calfaté et avoir des orgues pratiquées dans les abords pour l'écoulement de l'eau, et à la cloison une tringle de 6 à 8 centimètres de hauteur bien calfatée pour empêcher l'eau de se rendre dans l'entrepont ou dans la cale, les mêmes précautions doivent être prises à l'égard de la chambre.

ART. 13. — Le tour des mâts et bittes doit être garni avec du bois d'au moins 3 centimètres.

ART. 14. — Le grenier à la courbe ou ventrière doit être de 17 centimètres pour toute espèce de marchandise.

ART. 15. — Pour toute marchandise excepté pour les cotons et laines ou autres arrimées à coups de cric, le garni dans le abords doit être de 3 centimètres et placé verticalement.

ART. 16. — Tout bâtiment doit avoir une archi-pompe. — Lorsqu'un navire est chargé, ses panneaux doivent être condamnés, calfatés, brayés, limandés et recouverts de bons prélarts cloués autour des cadres, avec des tringles ou cercles, si le chargement comprend des marchandises sèches et susceptibles de s'avarier. — Toutefois, si le chargement ne comprend pas des marchandises sèches, les écoutilles devront, néanmoins, être solidement fermées et recouvertes de bons prélarts.

ANNEXE III

TABLEAU

INDIQUANT LA

COMPOSITION DU TONNEAU D'AFFRÉTEMENT

Réglé par la loi du 3 juillet 1861

Le décret impérial du 25 septembre 1864 (*Bulletin des lois*, n° 1,247) est ainsi conçu :

ART. 1er. — Sont établies les règles suivantes pour l'application de notre décret susvisé du 25 août 1851.

A. Le tonneau non spécifié doit s'entendre :

De mille kilogrammes bruts, s'il s'agit du tonneau au poids.

De un mètre quarante-quatre décimètres, s'il s'agit du tonneau au cubage.

B. Le cube des futailles s'obtient en multipliant le diamètre par lui-même et par la longueur, sans aucune déduction.

C. Le tonneau d'affrétement des marchandises non dénommées au tarif est fixé d'après les conditions arrêtées entre le capitaine et l'expéditeur, dont il est justifié par la charte-partie, et à défaut de charte-partie, d'après les usages du port d'embarquement.

ART. 2. — Sont ajoutées au tableau indiquant la composition du tonneau d'affrétement et annexé à notre décret du 22 août 1861, les marchandises ci-après énumérées.

Le gambier non pressé		600 k. ou au cubage.
Ray-grass en balles		id.
Coton d'Haïti	en balles carrées, pressées, cordées	450
	en balles rondes, pressées, cordées	400
	en balles non pressées	300
Huile de pétrole		100

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Abaca, chanvre de Manille	»	Voir Chanvre.
— cordages en glène	»	Voir Cordages.
Absinthe en balles	200	
Acide borique	200	
— citrique, muriatique, nitrique, sulfurique	200	Ou au cubage.
Acier	1,000	
Agaric, en balles	350	
Ail, en grenier	500	
— en paniers	450	
— en fûts	400	
Albâtre brupt	1,000	
— ouvré	»	Au cubage.
Alizari d'Avignon, en balles pressées cerclées de fer	500	
— d'Avignon en balles rondes	300	
— de Naples, en balles pressées avec cerclées en fer	800	
— de Chypre, en balles	400	
— autres sortes, en balles	500	
— autres sortes, en fûts	400	
Aloès en fûts ou en caisses	800	
Alpiste	»	Voir Graine longue

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Alquifoux (mine de plomb)	1,000	
Alun	1,000	
Amadou	250	
Amandes cassées, en balles, quel que soit l'emballage	800	
— cassées, en fûts	700	
— dures, en coques	600	
— tendres, en coques	550	
— demi-fines ou fines	450	
Ambre brut, en caisses	600	
— en fûts	560	
Ambrette	750	
Amidon en poudre	1.000	
— en branche, en fûts	750	
— en branche, en caisses	800	
— en branche, en grains	750	
Ammoniaque	500	
Amurca (marc d'huile)	1,000	
Anchois, en fûts	800	
— en flacons, en caisse	700	
Ancres	1,000	
Ains étoilés, en caisse ou en balles	500	
— étoilés, en fûts	400	
— verts en balles	600	
— verts, en fûts	500	
Anisette	»	Voir Boissons.
Antimoine	1,000	
Arachides en cosses, en grenier	500	
— en cosses, en sacs	450	
— écossées, en greniers	700	
— écossées, en sacs	650	
— écossées, en fûts	600	
Ardoises	1,000	
Argent et argenterie	»	V. Métaux précieux.
Argent-vif	1,000	
Argile	1,000	
Aristoloche	700	
Armes	1,000	Ou au cubage.
Arrow-root, en caisses	600	
— en fûts	500	
Arsenic	1,000	
Asphalte	1,000	
Aspic en balles	250	
Assa-fœtida	700	
Avelanèdes, en dalles	500	
— en fûts	400	
Avirons de 2 à 3 mètres	»	Nombre : 70.
— de 3 à 4 mètres	»	Nombre : 60.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer.	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Avirons de 4 à 5 mètres	»	Nombre : 40.
— de 5 à 6 mètres	»	Nombre : 25.
Avirons de 6 à 7 mètres	»	Nombre : 20.
— de 7 à 8 mètres	»	Nombre : 15.
Avoine, en grenier ou sacs	700	
— en fûts	600	
Azur	1,000	
Bablah, en balles	400	
Badiane	»	Voir Anis étoilés.
Baies de genièvre, en balles	600	
— de laurier, en balles	500	
Balais non emmanchés	»	Nombre : 350.
— emmanchés	»	Nombre : 250.
Ballotages	»	Au cubage.
Bambous	400	
Barbançons pleins ou vides, clissés ou non	»	300 litres.
Barille ou soude	1,000	
Barriques bordelaises	»	V. Futailles en bottes.
Basane	600	Ou au cubage.
Bassins de cuivre	750	
Bastin, non fabriqué, en balles pressées.	500	
— filé, en paquets	350	
— cordé, en glènes	»	Voir Cordages.
Baume de copahu, du Canada et du Pérou	750	
Benjoin	800	
Beurre, en pots	800	
— en fûts	1,000	
— en flacons ou boîtes	»	Voir Caissages.
Bière	»	Voir Boissons.
Bijouterie d'or et d'argent (1)	»	A la valeur.
Biscuits, en caisses	600	
— en fût	500	
Bismuth, ou étain de glace	1,000	
Bitume	1,000	
Blanc de baleine (spermaceti)	1,000	
— d'Espagne et de Meudon	1,000	
— de zinc	1,000	
Blé, en grenier ou en sacs	1,000	
— en fûts	900	
Bleu de Prusse, en caisses	800	
— — en fûts	700	
Bœuf salé	1,000	

(1) Pour la Bijouterie fausse, voir Mercerie.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Bois d'acajou, de Cuba et de Santo-Domingo	1,000	
— de la république d'Haïti, de Honduras, de Côte-Ferme et de l'Amérique centrale	800	
Bois de buis, cailcédra, cailladour, campêche, coupe d'Espagne, ébène, érable, espenille, gaïac, grenadille, teck, palissandre jaune et autres bois durs de teinture et d'ébénisterie, en bûches régulières	1,000	
— de Campêche, Haïti, Lima, Pernambucco, Sassafras et Sainte-Marthe	800	
— de laurier-rose, sandal, sapan et violet	700	
— de cèdre, à crayons	600	
— de cèdre, autres sortes	800	
— de réglisse, en balles ou paquets	550	
— de bresillet, fustet et Nicaragua	500	
— de fustet, en sacs	400	
— de teinture moulu, en baljes	500	
— de teinture moulu, en fûts	400	
— de construction, chêne, teck, etc	»	Au stère.
— à bâtir, poutres, poutrelles, soliveaux, etc	»	Au stère.
— à bâtir, planches sapin	»	Au cubage.
— à brûler, orme, etc	»	Au stère.
— de marqueterie en lames	»	Au cubage.
Boisselleries	»	Au cubage.
Boissons et autres liquides		
En bordelaises	»	4 barriques.
En gros et petits fûts	»	900 litres.
En gros et en petits fûts doubles	»	550 litres.
En dames-jeannes	»	450 litres.
En bouteilles, en caisses, en paniers et en futailles	»	324 bout. ou au cub.
Bombes, boulets et autres projectiles	1,000	
Borax brut et raffiné	1,000	
Boucauts, en bottes	»	V. Futailles en bottes.
Bouchons de liège, en balles	250	
— — en caisses	»	Au cubage.
Bougie	700	Ou au cubage.
Bourre ou poils d'animaux, en balles non pressées	200	Ou au cubage.
— ou poils d'animaux en balles pressées	400	Ou au cubage.
— de soie, en balles pressées	400	Ou au cubage.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Bouteilles vides, en vrac avec paille, d'un litre	»	700 bouteilles.
— — en vrac avec paille, autres au-dessous d'un litre	»	900 bouteilles.
— — en vrac avec paille, demi-bouteilles	»	1,400 1/2 bouteilles.
Bouteilles vides emballées	»	Au cubage.
Bi ai gras ou sec, en balles ou en fûts	1,000	
Briques de toutes espèces	1,000	
Bronze	1,000	
Brosseries, en caisses ou paniers	»	Au cubage.
Brou (écorce de noix), en sacs	600	
Brun rouge	1,000	
Cabillaud	»	Voir Morue verte.
Câbles et grelins blancs	500	
— — goudronnés	600	
Cacao, en sacs ou en balles	700	
— en fûts	600	
— en grenier	750	
Cachou	800	
Café en sacs ou balles	900	
— en fûts	800	
— en couffins	800	
Caissages	»	Au cubage.
Camphre brut, en caisses	600	
— — en fûts	500	
— raffiné, en caisses	800	
— — en fûts	700	
Canéfices ou cosses, en balles, sacs ou caisses	450	
— — en fûts	350	
Cannelle, en caisses	350	
— en ballots ou paquets	300	
Canons et caronades	1,000	
Cantharides, en balles ou caisses	400	
— en fûts	350	
Caoutchouc (gomme élast.) en balles ou caisses	450	
— — en fûts	350	
— — en planches	700	
— — ouvré	»	Au cubage.
Câpres en barils	900	
— en flacons ou caisses	600	
Cardamome	400	
Caret (écaille de tortue), en caisses	500	
— — en fûts	400	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Carreaux de marbre, de terre cuite et de pierre	1,000	
Cartes à jouer	800	
Carton	700	
Casaques, en balles, caisses ou fûts	»	Au cubage.
Cascarille	500	
Cassave (farine de manioc)	700	
Cauris	1,000	
Cendres ou charrée	1,000	
Cercles	»	Tarif conditionnel.
Céruse	1,000	
Cévadille	800	
Chaînes	1,000	
Chaises	»	Tarif conditionnel.
Chandelles, en caisses	700	Ou au cubage.
Chanvre, en grenier	400	
— en balles pressées	500	
— de Calcutta (jute), et chanvre de Manille, en balles pressées et cordées	600	
— en balles non pressées	»	Au cubage.
Chapeaux	»	Au cubage.
Charbon de bois	600	
— de terre, en grenier	1,000	
— de terre, en fûts	900	
— de terre, en briquettes, en vrac.	1,000	
Chardons	»	Au cubage.
Châtaignes (marrons), en grenier	900	
— — en sacs	800	
— — en fûts	700	
Chaudières à sucre	900	
— pour machines à vapeur	1,000	
Chaudrons	750	
Chaux	1,000	
Chènevis	»	V. Graines de chanvre
Chicorée moulue	700	
Chiendent, en balles	250	
Chiffons, en balles	500	
Chiques (marbres à jouer)	1,000	
Chocolat	900	
Choucroute	800	
Chromate	1,000	
Cidre	»	Voir Boissons.
Cierges	800	
Cigares	»	Au cubage.
Ciment	1,000	
Cinabre	1,000	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Cirage liquide, en bouteilles de grès ou en fûts	600	
— — en boîtes ou caisses	1,000	
Cire brute, en caisses, balles ou pains	900	
— — en fûts	800	
Citrons, en caisses	»	Au cubage.
Clous de cuivre, de fer ou de zinc	1,000	
— de girofle	»	Voir Girofle.
Coaltar	1,000	
Cochenille, en caisses ou en surons de cuir	600	
— en surons de latanier	500	
— en fûts	400	
Cocos à tourner et autres grains durs à tailler, en grenier	1,000	
— à tourner et autres grains durs à tailler, en balles	900	
— à tourner et autres grains durs à tailler, en fûts	800	
— frais	400	
Coke, en grenier	500	
— en fûts	400	
Colle de poisson, en balles	600	
— de poisson, en fûts	500	
— forte, en balles	600	
— forte, en fûts	500	
Coloquinte	200	
Confitures en caisses	»	Au cubage.
Conserves alimentaires	1,000	Ou au cubage.
Coprahs (amendes de coco), en grenier.	650	
— en robins ou sacs	600	
Coques de cacao, en balles	300	
— du Levant, en balles	600	
Coquillages	»	Au cubage.
Corail de jardin	400	
Cordages blancs	700	
Cordages goudronnés	800	
— d'Alger, sparte, jute, abaca, pite, bastin	500	
— vieux, en grenier	800	
Coriandre, en balles	400	
Cornes de bœuf et buffle, en grenier	800	
— de bœuf et buffle, en balles	500	
— de bœuf et buffle, en fûts	400	
— de cerf entières	300	
— de cerf chapées	350	
— de mouton, en grenier	500	
— de mouton, en balles	450	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG	
Cornes de mouton, en fûts	400	
Côtes de tabac	»	Voir Tabac.
Coton, en balles carrées, pressées et cordées	500	
— en balles rondes, pressées et cordées	400	
— en balles rondes, non pressées	300	
— de l'Inde, en balles carrées, pressées et cordées	600	
— des mers du Sud, Porto-Rico, Cuba, Côte-Ferme, en balles carrées, pressées, cordées ou cerclées	450	
— du Brésil, en balles	450	
— de Cayenne, de la Martinique et de la Guadeloupe, en balles, en ronds et non pressé	300	
Coton de Haïti, en balles	300	
— filé, en balles pressées	300	Ou au cubage.
— filé, en balles non pressées	600	Ou au cubage.
Couperose	1,000	
Couffes, couffins et cabas	»	Tarif conditionnel.
Craie	1,000	
Crayons, garnis de bois, en caisses	500	Ou au cubage.
— garnis de bois, en fûts	400	Ou au cubage.
Crème de tartre	1,000	
Creusets	500	
Crins de Russie ou de toute autre provenance, tordus ou tressés, en balles	500	Ou au cubage.
— de Russie, non tordus ni tressés, en balles	400	Ou au cubage.
— de Russie, de La Plata et d'ailleurs, en balles pressées	700	Ou au cubage.
Cubèbe, en balles	500	
— en fûts	400	
Cuirs de Buenos-Ayres et autres de 12 kilog. et au-dessus	800	
— de la Côte-Ferme et autres, de 8 à 12 kilog. exclusivement	600	
— au-dessous de 8 kilog	500	
— tannés, en rouleaux	700	
— verts ou salés, en paquets	1,000	
— corroyés, en balles, caisses ou malles	600	
Cuivre	1,000	
— vieux, en paquets ou en vrac	1,000	
— vieux, en fûts ou en caisses	900	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Cumin de Malte	750	
Curcuma, en balles	750	
— en fûts	650	
Cylindres (ou tubes, etc.) en cuivre, fonte, fer, etc.	1,000	Ou au cubage.
Dames-jeannes vides	»	500 litres.
Dattes, en couffes ou caisses	700	
— en fûts	600	
Dégras de peau	1,000	
Demittes (toiles de coton)	750	Ou au cubage.
Dents d'éléphant ou d'hippopotame, en grenier	1,000	
— en balles ou caisses	800	
— en fûts	700	
Derle	1,000	
Dividivi, en graines, en grenier et en sacs	500	
Dividivi, moulu, en sacs	800	
— moulu, en fûts	700	
Douvelles	800	
Drap de laine, en balles ou en caisses	500	Ou au cubage.
Drilles	»	Voir Chiffons.
Eau de Cologne et eau de senteur, en caisses	»	Au cubage.
Eau de fleur d'oranger, en caisses	»	Au cubage.
Eau-de-vie	»	Voir Boissons.
Eau forte	»	Voir acide nitrique.
Eau minérale	»	Voir Boissons.
Ecaille de tortue	»	Voir Caret.
Echalas	800	
Ecorces à tan, non moulues, en grenier ou paquets	500	
— à tan, non moulues, en sacs	600	
— de grenade, d'orange et de citron, en balles	500	
— de grenade, d'orange et de citron, en fûts	400	
Edredon	»	Au cubage.
Effets à usage	»	Au cubage.
Ellébore (Racine d')	500	
Emeri	1,000	
Encens ou oliban, en balles ou caisses	900	
— — en fûts	800	
Enclumes	1,000	
Encre à écrire, en bouteilles de grès, enfutaillée	600	
Engrais, en fûts	900	
— en grenier ou sacs	1,000	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Epingles	1,000	
Eponges brutes, en balles	300	
— lavées, en balles	200	
— en paniers	»	Au cubage.
Esprit-de-vin	»	Voir Boissons.
Essence de parfumerie, en estagnons ou caisses	»	Au cubage.
— de térébenthine, en touques	800	
— de térébenthine, en fûts	1,000	
— de térébenthine, en bonbonnes.	»	Au cubage.
Essieux en fer	1,000	
Etain	1,000	
Etaux	1,000	
Etoffes	»	Au cubage.
Etoupes de cordages, blanches ou goudronnées, en paquets	400	
— de cordages, blanches ou goudronnées, en balles pressées.	500	
Euphorbe	800	
Extrait de sumac liquide	»	Voir Boissons.
Faïence, en grenier	»	Tarif conditionnel.
— en harasses ou caisses	»	Au cubage.
Faîtières, en terre	1.000	
Fanons de baleine	800	
Farine, en sacs	1,000	
— en barils	800	Soit 8 barils.
Faux et faucilles	1,000	
Fauteuils	»	Tarif conditionnel.
Fèces d'huile	1,000	
Fécule de pommes de terre, en balles	900	
— de pommes de terre, en fûts	800	
Fenouil	700	
Fer en massiaux, en barres et non ouvré	1,000	
Fer-blanc, en feuilles et en caisses	1,000	
Ferraille	1,000	
Ferrements	1,000	Ou au cubage.
Feuillards de bois, en paquets	»	Au cubage.
— de fer	1,000	
Feuilles de laurier, en balles	250	
Feutre à doublage, goudronné	600	
— à doublage, non goudronné	500	
Fèves, en grenier	900	
— en fûts ou en sacs	800	
Féverolles	»	Voir Fèves.
Ficelles, en paquets ou en fûts	600	
Figues	900	
Fil de chanvre et de lin, en balles	600	
Fil de chèvre, en balles	500	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Fil de fer et de laiton	1,000	
Filasse, en balles	400	
Filets de pêche	400	
Fleur de cannelle, en caisses ou balles	700	
— — en fûts	600	
— de lavande, tilleul et tamarin, en caisses ou balles	400	
— de lavande, tilleul et tamarin, en fûts	350	
— de soufre, en balles	900	
— de soufre, en fûts	800	
— artificielles	»	Au cubage.
Foin, en balles pressées	400	Ou au cubage.
Follicules de séné, en balles pressées	500	
Fonte brute	1,000	
— ouvrée	1,000	Ou au cubage.
Formes à sucre, en terre cuite	700	
Frisons de soie (*silk chassum*)	600	
Fromage de Hollande, en grenier	800	
— de Hollande, en caisses fûts	700	Ou au cubage.
Fromage de Gruyère, en cuveaux d'un fromage	700	Ou au cubage.
— de Gruyère, en fûts	800	Ou au cubage.
— autres sortes	»	Au cubage.
Froment	»	Voir Blé.
Fruits confits	700	Ou au cubage.
Fusils de traite, en caisses	900	
Futailles, en bottes	800	
— vides	»	900 litres.
Galanga, en balles	300	
— en fûts	450	
Galbanum	800	
Galipot	1,000	
Galle (Noix de) lourdes, du Levant, en balles	1,000	
— (Noix de) lourdes, du Levant, en fûts	800	
— (Noix de) légères, de Provence, en balles	400	
— (Noix de) légères, de Provence, en fûts	350	
— (Noix de) d'Istrie, en balles	900	
— (Noix de) d'Istrie, en fûts	700	
Gambier de l'Inde, pressé	1,000	
Ganterie	»	Au cubage.
Garance moulue, en fûts	800	
— sèche (Alizari), en balles	»	Voir Alizari.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Garancine, en fûts	600	
Gaude	200	
Gélatine en boîtes, en caisses	800	
Genièvre	»	Voir Boissons.
Gentiane en balles	500	
— en fûts	450	
Gingembre, en balles	800	
— en fûts	700	
Ginseng, en balles	700	
— en fûts	600	
Girofle (Clous de), en balles	500	
— — en fûts	400	
— (Griffes de), en balles	400	
— — en fûts	350	
Gomme ammoniaque, en caisses	800	
— d'Arabie, Sénégal, en balles	1,000	
— d'Arabie, Sénégal, en caisses	900	
— d'Arabie, Sénégal, en fûts	800	
— copale, en balles	800	
— copale, en caisses	800	
— copale, en fûts	700	
— élastique	»	Voir Caoutchouc.
— gutte	1,000	
Gomme laque, en balles ou caisses	700	
— laque, sur bâtons, en sacs	650	
— laque, sur bâtons, en fûts	600	
— de sandaraque, en fûts	800	
Goudron	1,000	
Grabeau de séné et de cochenille	500	
Grains	»	Voir Blé, Orge, Seigle, Maïs, etc.
Graines de chanvre (chènevis), en balles ou caisses	700	
— de chanvre (chènevis), en fûts	600	
— de colza, en grenier	900	
— de colza, en sacs	800	
— de colza, en fûts	700	
— de coton, nettes, en grenier	850	
— de coton, nettes, en sacs	800	
— de coton, nettes, en fûts	700	
— de coton, non dépouillées, en grenier	750	
— de coton, non dépouillées, en sacs	700	
— de coton, non dépouillées, en fûts	600	
— de genièvre, en sacs, balles ou caisses	600	
— de genièvre, en fûts	500	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Graines de jardin, en balles ou caisses.	700	Ces deux chiffres ne sont qu'approximatifs. L'article se règle aussi au cubage ou au tarif conditionnel.
— de jardin, en fûts.	600	
— jaunes, en balles ou caisses. .	800	
— jaunes, en fûts	700	
— de lin, en grenier ou sacs. . .	900	
— de lin, en balles ou caisses. .	800	
— de lin, en fûts	700	
— longues (escayolles), en balles et sacs.	1,000	
— longues (escayolles), en fûts. .	800	
— de luzerne, en grenier.	1.000	
— de luzerne, sacs ou caisses. . .	900	
— de luzerne, en fûts.	800	
— de moutarde. en grenier. . . .	800	
— de moutarde, en balles ou caisses	700	
— de moutarde, en fûts.	600	
— de navette, en grenier.	900	
— de navette, en sacs	800	
— de navette, en fûts	700	
— d'œillette et de pavot, en grenier ou sacs.	800	
Graines d'œillette et de pavot, en fûts. .	700	
— de pastel, en balles, caisses ou fûts	450	Chiffre moyen approximatif. Cet article se règle habituellement au cubage ou au tarif conditionnel.
— de pourpier.	»	V. Graines de jardin.
— de psilium, en balles ou caisses	900	
— de psilium, en fûts	800	
— de ravison, en grenier ou sacs.	1,000	
— de ravison, en fûts	800	
— de sésame, en grenier.	900	
— de sésame, en sacs.	850	
— de sésame, en fûts	750	
— de trèfle, en grenier.	1,000	
— de trèfle, en sacs ou caisses. .	900	
— de trèfle, en fûts.	800	
— non dénommées.	700	Chiffre approximatif. Cet article se règle habituellement au tarif conditionnel.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Grainettes (fruits du lycium)	700	
Grains de verre ou rassad	1,000	
Graisse, en caisses	500	
— en boîtes de fer-blanc ou caisses	900	
— en fûts	800	
— en pots	700	
Grapins	800	
Griffes de girofle	»	Voir Girofle.
Grilles de raffinerie et autres, en fer, fonte, etc.	1,000	
Groisil (verre cassé)	1,000	
Gruau	700	
Guano du Chili et du Pérou	1,000	
— de Patagonie	800	
— d'autres provenances	900	
Guède	»	Voir Pastel naturel.
Gueuses en fonte	1,000	
Guinées de l'Inde, en balles pressées	700	Chiffre approximatif. Cet article se règle habituellement au cubage.
Gutta-percha	»	Traité comme Caoutchouc.
Harasses de faïence, poterie, verrerie	»	Au cubage.
Harengs salés, en barils	1,000	
— saurs, en feuillettes	400	
Haricots secs	»	Voir Légumes secs.
Herbes sèches et de capillaire	250	
Houblon, en balles	300	
Houille	»	V. Charbon de terre.
Huiles de poisson, de pied de bœuf et de suif	1,000	
— de palme et de coco, en fûts	900	
— de vitriol ou acide sulfurique	»	Voir Acides.
— autres de toute espèce (olive, graines, palma-christi, aspic, etc.)	»	Voir Boissons.
Indigo, en caisses	700	Ou au cubage.
— en fûts ou surons	500	
Ipécacuanha, en balles ou caisses	500	
— en fûts	400	
Iris, en balles ou caisses	700	
— en fûts	600	
Itzle	600	
Ivoire	»	V. Dents d'éléphant.
— végétal	»	V. Noix de corozo.
Jalap, en caisses, fûts ou surons	800	Ou au cubage.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Jambons, en grenier	900	
— en caisses	800	
— en fûts	750	
Jarres	»	900 litres.
Jarrosses, en grenier ou sacs	1,000	
— en fûts	900	
Jaune de chrôme, en caisses ou en fûts	1,000	
— de Naples, en caisses ou en fûts	1,000	
Joncs et roseaux	400	
Jujubes, en balles ou caisses	500	
Jus de citron, en fûts	900	
— en bouteilles	»	Comme Boissons.
Jus de réglisse, en caisses	800	
Jute	»	Voir Chanvre.
Kermès, en caisses	600	
— en fûts	500	
Lac-dye	900	
Laine filée, en balles	300	
— surge (en suint), en balles pressées et cerclées de fer	500	
— surge (en suint), en balles pressées et non cerclées	400	
— surge (en suint), en balles non pressées	»	Au cubage.
— lavée, en balles	250	
Langues de bœuf fumées	500	
— de morue	1,000	
Laque plate	»	Comme Gomme laque.
Lard, en planches, en caisses	800	
Lard en saumure	»	Voir Porc salé.
Latanier ou feuilles de palmier, en paquets ou en vrac	300	
Lattes	»	Tarif conditionnel.
Laudanum	1,000	
Laurier pour cannes	500	
Légumes confits ou marinés, en barils	750	
— confits ou marinés, en caisses	»	Au cubage.
— secs, en grenier	1,000	
— secs, en sacs	900	
— secs, en fûts	800	
Lentilles	»	Voir Légumes secs.
Librairie, en caisses	»	Au cubage.
Lichen	400	
Lie d'huile ou de vin, liquide ou sèche	1,000	
Liège, en balles	200	
— en planches	250	
Limes	1,000	
Lin, en balles pressées	500	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Liqueurs	»	Voir Boissons.
Litharge	1,000	
Lycopodium (ou lycophodium)	1,000	
Macaroni, en caisses	400	
— en corbeilles	300	
Machines	1,000	Ou au cubage, ou tarif conditionnel.
Macis	400	
Magnésie (Carbonate de)	250	
Maïs, en grenier	950	
— en sacs	900	
— en fûts	800	
Manganèse	1,000	
Maniguette (Graine de Paradis)	500	
Manioc (Farine de)	»	Voir Cassave.
Manne, en caisses et fûts	800	
— pour curaçao	500	
Maquereau salé	»	Voir Poisson salé.
Marbre brut et ouvré	1,000	Ou au cubage.
Marbres à jouer	»	Voir Chiques.
Marc d'huile	1,000	
Marmites de fonte	500	
Maroquin	»	Au cubage.
Marrons	»	Voir Châtaignes.
Mastic, en larmes	1,000	
Mâture	»	Tarif conditionnel.
Médicaments composés	»	Au cubage.
Mélasse	1,000	
Mercerie	»	Au cubage, comme caissages et ballottages.
Mercure	1,000	
Merrains	»	Voir Douvelles.
Métaux précieux	»	A la valeur.
Meubles	»	Au cubage.
Meules à aiguiser	1,000	
— autres	1,000	Ou tarif conditionnel.
Miel	800	
Mil (Graine de)	»	Voir Graines.
Mine de plomb	1,000	
Minerai	1,000	
Minium	1,000	
Mitraille	1,000	
Modes	»	Au cubage.
Momie (Cire noire)	800	
Morfil	»	V. Dents d'éléphant.
Morue verte	1,000	
— sèche	800	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Mouches cantharides	»	Voir Cantharides.
Mousse, en balles pressées	400	
Moutarde en poudre, en caisses	800	
— en pots, en caisses	800	
Musc	500	
Muscade	500	
Myrrhe	»	Voir Encens.
Nacre, en grenier	900	
— en caisses	800	
— en fûts	700	
Nankin	500	Ou au cubage.
Natron (Sel)	1,000	
Nattes	»	Au cubage.
Nerpun ou nerprum	600	
Noir de fumée, en balles	500	
— d'ivoire ou d'os de raffinerie, ou animal, en grenier	1,000	
— d'ivoire ou d'os de raffinerie, ou animal, en fûts	900	
— résidu de raffinerie, en grenier	1,000	
— résidu de raffinerie, en boucauts	900	
Noix et noisettes, en grenier	700	
— — en balles	600	
— — en fûts	500	
Noix de corozo, en grenier	1,000	
— — en balles	900	
— — en fûts	800	
— de galle	»	Voir Galle.
— muscades	»	Voir Muscades.
— vomiques, en balles	700	
No de morues	1,000	
Noyaux cassés, en balles	700	
— — en fûts	600	
Ocre	1,000	
Œufs, en caisses ou paniers	»	Au cubage.
Oignons de toute sorte, en grenier	800	
— de toute sorte, en caisses, paniers	700	
— de toute sorte, en fûts	600	
— de fleurs	»	Au cubage.
Oing	»	Voir Graisse.
Oliban ou encens	»	Voir Encens.
Olives, en barriques	800	
— en barils, emballées	700	
— en flacons	700	Ou au cubage.
Onglons, en grenier	600	
— en sacs	500	
— en fûts	400	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Opium	1,000	
Or	»	V. Métaux précieux.
Oranges	»	Au cubage.
Orangettes, en balles	800	
— en fûts	700	
Orcanette, en balles	700	
— en fûts	600	
Oreillons et rognures de peau	500	
Orge, en grenier ou sacs	800	
— en fûts	700	
— mondé ou perlé	1,000	
Orpiment ou orpin	1,000	
Orseille naturelle ou lichen	400	
— naturelle ou lichen, en balles pressées	500	
— préparée ou en pâte	1,000	
Orties de Chine	350	
Os ordinaires, en grenier	600	
— pour tabletterie en grenier	900	
— — en fûts ou sacs	800	
Osier brut	350	
— blanc	250	
Paille, en bottes		Tarif conditionnel.
— en balles pressées	350	Ou au cubage.
Paniers	»	Tarif conditionnel.
Papier à écrire, à impression, à enveloppes	800	
— brouillard gris et roux	700	
— à doublage de navire	600	
— de Chine de soie	500	
Parchemin	700	
Parfumerie	»	Au cubage.
Pastel en pâte, en futailles	700	
— naturel, en balles	150	
Pavés en terre cuite	1,000	
Pavés en grès	1,000	
Peaux de bœuf, buffle, cheval, vache et peaux vertes	»	Voir Cuirs.
— diverses, en balles	»	Au cubage.
Peinture préparée	1,000	
Pelleteries fines, en balles	500	
— fines, en fûts	400	
Pelure de cacao	»	V. Coques de cacao.
Perlasse	1,000	
Phormium tenax	»	Voir Chanvre.
Pierres à feu	1,000	
— brutes, de taille et de marbre	1,000	Ou tarif conditionnel.
— meulières	1,000	Ou tarif conditionnel.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Pierre ponce, en balles ou caisses. . .	500	
— ponce, en fûts	400	
Pignons, en balles.	800	
Pignons, en fûts.	700	
Piment, en balles ou caisses.	500	
— en fûts.	400	
Pipes à fumer, de terre	500	Ou au cubage.
— à fumer, du Levant	700	Ou au cubage.
Pistaches, en balles ou couffes.	500	
— en fûts	400	
Pites, en balles pressées.	500	
Planches de sapin	»	Voir Bois à bâtir.
Plâtre.	1,000	
Plomb	1,000	
Plombagine.	1,000	
Plumes d'oies, à écrire.	200	
— à lit, de parure et autres. . . .	»	Au cubage.
Poêles à frire et autres articles de chaudronnerie analogues	750	
Poil d'animaux.	»	Voir Bourre.
Poires sèches, en balles	500	
— — en fûts	450	
— tapées, en paniers emballés. . .	»	Au cubage.
— vertes, en grenier.	900	
— — en fûts	800	
Pois	»	Voir Légumes secs.
Pois chiches	»	Voir Légumes secs.
Poisson salé.	1,000	
Poivre, en grenier.	800	
— en balles ou sacs.	700	
— en fûts.	600	
— en robins	650	
Poix	1,000	
Pommes de terre, en grenier.	1,000	
— — en balles, en paniers ou sacs.	900	
— — en fûts	800	
— sèches, en balles.	500	
— — en fûts.	450	
— — en paniers	»	Au cubage.
— vertes, en grenier ou sacs. .	800	
— — en fûts.	700	
Porc salé, en fûts.	1,000	
Porcelaine	»	Au cubage.
Potasse.	1,000	
Poterie, en harasses.	»	Au cubage.
— en grenier.	»	Tarif conditionnel.
Potiches	»	Tarif conditionnel.

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Potins	1,000	
Pots de raffinerie	»	Tarif conditionnel.
Poudre à canon, en barils simples	700	
— en barils doubles	600	
Poudre de marbre	1,000	
Poudrette sèche	1,000	
Poutres et poutrelles	»	Voir Bois à bâtir.
Pozzolane (Pouzzolane)	1,000	
Prunes sèches, en caisses	1,000	
— — en barils	900	
— — en paniers	700	
Quercitron en écorce, en fûts	500	
— en poudre	600	
— en sacs	500	
Queues de girofle	»	Voir Girofle.
Quincaillerie	1,000	Ou au cubage.
Quinquina, en balles ou caisses	500	
— en fûts ou surons	400	
Racines d'alizari	»	Voir Alizari.
— de gentiane	»	Voir Gentiane.
— de réglisse	»	Voir Bois de réglisse.
Raisins de Corinthe, Zante et Lipari, en barils ou caisses	900	
— secs, autres	750	
Rassades	»	V. Grains de verre.
Ratafia	»	Voir Boissons.
Redoul, en feuilles, en balles	300	
Résine	1,000	
Rhubarbe, en balles ou caisses	600	
— en fûts	500	
Rhum et tafia	»	
Riz avec ou sans pellicule, en grenier ou sacs	1,000	Voir Boissons.
Riz, en fûts	900	
— en paille, en grenier	800	
— en paille, en sacs	700	
— en paille, en fûts	600	
Rocou	900	Ou 4 balles bordelaises
Rognures de papier	»	Au cubage.
Rognures de peaux	»	Comme Oreillons.
Rogues de morue	1,000	
Roseaux	»	Voir Joncs.
Rotins	»	Voir Joncs.
Sable	1,000	
Sabots	»	Au cubage.
Sacs de toile vides	»	Au cubage.
Safran	400	
Safranum, en balles pressées	600	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Safranum, en balles non pressées. . .	400	
Sagou, en balles ou caisses.	700	
— en fûts	600	
Saindoux.	»	Voir Graisse.
Salep.	1, 00	
Salpêtre	1,000	
Salsepareille	400	
Sandaraque.	»	Voir Gomme.
Sang de dragon, en masses, en caisses.	800	
— en fûts	700	
— en roseaux, en surons.	250	
Sanguine.	1,000	
Sardines, confites, en boîtes, en caisses.	1,000	
— pressées, en barils.	900	
Sarrasin, en grenier.	850	
— en sacs.	800	
Saumon confit, en boîtes, en caisses. .	1,000	
— confit, en fûts.	900	
Savon	1,000	
Scammonée	500	
Scille.	»	Voir Oignons.
Sébadille.	»	Voir Cévadille.
Sébeste (*cordia officinalis*), petite prune d'Egypte.	700	
Seigle, en grenier	850	
— en sacs.	800	
Sel.	1,000	
Sellerie.	»	Au cubage.
Semen-contra.	700	
Semoule en sacs.	900	
— en fûts	700	
Séné, en feuilles, en balles ou fardes.	400	
Serpentaire de Virginie.	400	
Simarouba	400	
Sirops, en caisses	»	Au cubage.
Sirop ou mélasse.	»	Voir Mélasse.
Soie écrue ou grège, en balles.	400	
Soies de porc, en balles pressées. . . .	500	
— de porc, en balles non pressées. .	300	
— de porc, en caisses.	800	
— de porc, en fûts.	700	
Soierie.	»	Au cubage.
Solives ou soliveaux de chêne ou sapin.	»	Voir Bois à bâtir.
Son.	300	
Soude	1,000	
Soufre brut ou en canons, en grenier. .	1,000	
— brut, en caisses ou en fûts . . .	900	
— (Fleur de)	»	V. Fleur de soufre,

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer	OBSERVATIONS
	KILOG	
Souliers	»	Au cubage.
Sparterie	»	Au cubage.
Spermaceti	»	V. Blanc de baleine.
Spiritueux	»	Voir Boissons.
Squine	500	
Stockfish, en grenier ou balles	600	
Storax liquide	800	
— en paniers	600	
Suc de réglisse	»	V. Jus de réglisse.
Sucre brut et terré	1,000	
— raffiné, en pains, en vrac	900	
Sucre raffiné, en pains, en fûts ou en caisses	700	
— raffiné, pilé	1,000	
— candi, en caisses	900	
— candi, en fûts	800	
Suif fondu, en caisses ou en fûts	1,000	
— en surons	900	
Sulfates	1,000	
Sumac en feuilles, en balles	400	
— en poudre, en balles	800	
Tabac de Virginie, en boucauts	800	
— de Kentucky, en boucauts	700	
— de Maryland et Ohio	500	
— du Brésil, en balles pressées	600	
— de Hongrie et du Levant, en balles	500	
— de l'Inde, en balles	600	
— de Hollande, Belgique et Palatinat, en balles pressées	700	
— de la Havane, de Haïti et autres provenances, en balles non pressées	350	
— (Côtes de) en balles	500	
— en poudre	850	
— en carottes et figues	900	
— de Chine	»	Au cubage.
Tafia	»	Voir Boissons.
Talc	1,000	
Tamarins confits, en fûts	1,000	
Tan ou écorce moulue, en grenier	600	
— non moulue, en grenier ou paquets	500	
Tapioca	700	
Tartre	1,000	
Térébenthine en pâte ou liquide	800	
Terre d'ombre, de Sienne, etc	1,000	
— de pipe et à poterie	1,000	

MARCHANDISES	POIDS du TONNEAU de mer.	OBSERVATIONS
	KILOG.	
Thé	400	Ce chiffre n'est qu'une moyenne approximative. Le thé présente de grandes variations dans le poids et se tarife habituellement au cubage.
Thon mariné	800	
Tissus	»	Au cubage.
Toiles et toileries diverses	»	Au cubage.
Tôle	1,000	
Tourbes ou mottes à brûler	»	Tarif conditionnel.
Tournesol, en pains	500	
Tourteaux de graines, en grenier	1,000	
— — en fûts	800	
Tripoli	1,000	
Truffes	»	Au cubage.
Tubéreuses	500	
Tufaux	1,000	
Tuiles	1,000	
Turbith	800	
Tuyaux de terre cuite	»	Tarif conditionnel.
Vanille	350	
Veau ciré, en caisses ou malles	»	Au cubage.
Verdet ou vert-de-gris	1,000	
Vermicelle, en caisses	400	
— en corbeilles	300	
Vermillon en poudre	1,000	
Vernis	1,000	
Verre à vitres	1,000	
— cassé ou groisil	»	Voir Groisil.
Verrerie, en caisses ou harasses	»	Au cubage.
Verroterie, en caisses ou harasses	»	V. Grains de verre.
Vesces, en grenier ou sacs	1,000	
— en fûts	900	
Vétiver, en balles	200	Ou au cubage.
Viande conservée ou marinée	»	Voir Conserves.
— fumée	800	
— salée	»	Voir Bœuf et Lard.
Vif-argent	»	Voir Argent-vif.
Vin	»	Voir Boissons.
Voitures	»	Au cubage ou tarif conditionnel.
Zadorica	500	
Zinc	1,000	

TABLE ANALYTIQUE

DES MATIÈRES

N. — Les numéros correspondent à ceux des paragraphes.

CHAPITRE PREMIER

DU CAPITAINE

I.

QU'EST-CE QU'UN CAPITAINE?

Qu'est-ce qu'un navire, 1.
Diverses espèces de navires, 3.
Qu'est-ce qu'un capitaine, 6.
Long cours, 9.
Grand cabotage 10.
Petit cabotage, 11.

II.

QUI PEUT ÊTRE NOMMÉ CAPITAINE DE NAVIRE?

Règle générale, 14.

§ 1er. — *Du capitaine au long cours.*

Examens, 15. — Conditions d'admission, 18. — Examen de pra-

tique, 19. — Matières de l'examen, 22. — Examen de théorie, 25. — Épreuves orales, 27. — Épreuves écrites, 28. — Brevet de commandement, 30.

§ 2. — *Du maître au cabotage.*

Examen de pratique, 33. Examen de théorie, 34.

§ 3. — *Du maître de pêche.*

Bornage, 36.

III.

PAR QUI EST NOMMÉ LE CAPITAINE DE NAVIRE ?

Droits du propriétaire ou de l'armateur. 38.
Peut-on traiter avec un capitaine déjà engagé ailleurs ? 41.

CHAPITRE II.

DES DROITS ET DEVOIRS GÉNÉRAUX DU CAPITAINE. — ÉTENDUE DE SA RESPONSABILITÉ.

SECTION PREMIÈRE

DES DROITS ET DEVOIRS GÉNÉRAUX DU CAPITAINE.

§ I. — *Le capitaine est-il un commerçant ?*

Les capitaines de navire sont-ils commerçants ? 42. — Conséquences, 43. — Patente des capitaines, 44.

§ II. — *Priviléges du capitaine de navire.*

Monopole de ses fonctions, 46. — Dispense du service militaire, 47. — Discipline à bord, 48. — Invalides, 49 et 376.

SECTION II.

RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE DE NAVIRE.

§ 1. — *Son fondement*, 50.
§ 2. — *Son étendue*, 51. — Fautes légères, fautes très légères, 52.
§ 3. — *Comment elle naît*, 53.
§ 4. — *Le capitaine peut-il s'en affranchir ?* 54. — Le propriétaire peut-il stipuler, à l'égard du chargeur, qu'il ne répondra pas du capitaine ? 55.

§ 5. — *Quels capitaines sont responsables?* 56. — *Quid* des capitaines de remorqueur? 57.

§ 6. — *Examen de la responsabilité du capitaine*, 58.

Baraterie civile, 58. — Cas divers. Incendie, 59. — Echouement, 62. — — Contravention à la législation douanière étrangère, 65. — — Rats ,67. — Autres cas, 68.

I. — Responsabilité impersonnelle, 69.

II. — Responsabilité à l'égard du chargement, 70.

III. — Responsabilité quant à l'arrimage, 76.

IV. — Responsabilité en cas d'abordage.

I. — Qu'est-ce que l'abordage ? 77.

II. — Règles établies pour prévenir les abordages. Décret du 4 novembre 1879, 78.

III. — Trois espèces d'abordage, 79.

1° *Abordage fortuit*, 80. — Exemples, 81. 82.

2° *Abordage fautif*, 83. — Quand y a-t-il faute ? 84. — Règles posées à cet égard par la jurisprudence, 85. — Que doit payer le capitaine fautif? 93. — Abordage résultant de la faute commune, 88. — Divergence en doctrine et en jurisprudence, 89, 90.

3° *Abordage douteux*, 94. — Comment se fait la répartition, 95.

Abordage de deux navires de pavillon différent, 98.

Protestation que doit faire le capitaine après l'abordage, 99.

V. — Action des chargeurs contre le capitaine responsable 100.

VI. — Action de l'armateur ou des assureurs subrogés à ses droits contre le capitaine responsable, 103.

VII. — Recours du capitaine contre les assureurs 104.

§ 7. — *Comment cesse la responsabilité du capitaine?* 105. — Force majeure, 106.

CHAPITRE III.

DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE AVANT LE DÉPART

SECTION I.

DROITS.

§ 1er. — *Suspension de la contrainte par corps contre le capitaine prêt à mettre à la voile*, 109.

§ 2. — *Droit d'hypothéquer le navire dans un cas* 110.

SECTION II.

OBLIGATIONS.

I. — Formation de l'équipage.

Fondement du droit du capitaine, 112. — Son étendue, 113. — Restriction, 114. — Composition de l'équipage, 116. — Officiers du bord, 117. — Lieutenant, 118. — Porteurs, 119. — Chirurgien, 120. — Officiers mariniers 122. — Equipage proprement *dit*, 123.

Agence de placement des marins ; circulaire ministérielle du 11 aout 1865, 124.

Gardien 125. — Subrécargue, 126. — Aumônier, 127.

Débauchage 128.

Nationalité de l'équipage, 129.

Recrutement en cours de voyage, 130.

II. — Avitaillement.

Devoir du capitaine à ce sujet, 132.

III. — Visite du navire.

Obligation de faire visiter le navire, 134. — Par qui, 135. — *Quid* des capitaines étrangers ? 138 — Procès-verbal de visite, 139.

Sanction, 140.

IV. — Mesures destinées à mettre le navire en état de prendre la mer.

§ 1er. — Examen de l'art. 232 C. comm. 141.

§ 2e. — Examen de l'art. 233, 151.

Insaisissabilité du navire prêt à faire voile, 159.

V. — Surveillance du chargement.

Arrimage 165. — Procès-verbal d'arrimage 166. — Jugement-règle du tribunal de Marseille, 167. — Chargement sur tillac, 169. — Frais de l'arrimage, 171.

VI. — Papiers que le capitaine doit avoir à bord.

1° Acte de propriété du navire, 173.

2° Acte de francisation, 174. — Dispenses, 176.

3° Connaissement et charte-partie.

I. — Charte-partie.

Définition, 177. — Frêt, 178. — Forme de la charte-partie, 180. — Preuve du contrat de charte-partie ; absence d'écrit, 182.

Obligations résultant de la charte-partie, 183. — Décharge des marchandises ; staries ; surestaries, 184.— Livraison des marchandises, 185. — Lieu de la livraison, 186.

Le capitaine peut-il, au cours du voyage, modifier les clauses de la charte-partie, 188 ? — Peut-il la résilier hors du lieu de la demeure du propriétaire, 189 ?

II. — Connaissement.

Définition, 191. — Forme, 192.— Quatre originaux, 194. — Valeur du connaissement régulier, 195.— Connaissement non signé, 196; affaire Dagneau, 197. — Portée de l'article 183, 199. — Droits des assureurs, 200. — Timbre des connaissements, 202.

4° Rôle d'équipage.

Son importance 203. Définition 204. — Quels navires y sont soumis 205. —Pénalités, 207. — Forme du rôle d'équipage 208.

Le rôle d'équipage constate les engagements passés entre le capitaine ou l'armateur et les gens de l'équipage, 210. — Résolution et modification de l'engagement par :

1° Rupture du voyage, 214. — 2° Retardement 221. — 3° Prolongation, 222. — 4° Raccourcissement, 223.—5° Prise, bris ou naufrage, 226. — 6° Maladies, blessures, 232. — 7° Mort, 234. — 8° Captivité, 235. — 9° Congé, 236.

5° Procès-verbaux de visite, 237.

6° Acquits de paiement ou à caution des douanes, 238.

7° Congé, 239.

Manifeste, 245. — Sa production au retour ; déclaration en gros, déclaration en détail, 248.

9° Patente de santé, 253.

CHAPITRE IV

DES DROITS ET DEVOIRS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE.

SECTION I.

DROITS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE.

I. — Droit de dresser les actes de l'état civil et de recevoir les testaments.

§ 1er. Actes de l'état civil, 258. — Registres, 259. — Décès, 262. —

Mort violente, 263. — Morts-nés, 264. — Procès-verbaux de disparition, 266. — Mariages, 267. — Obligations au retour, 265. — Instruction et formules, 268.

§ 2. — Testaments, 269.

II. — Droit de mettre les victuailles en commun.

Règles à cet égard, 271.

III. — Droit d'hypothèquer en cours de voyage.

Art. 234 C. com., 274.—Décisions diverses à ce sujet, 275 à 281.— Défense d'emprunter sur corps ou faculté sans nécessité, 282.

IV. — Droit du capitaine à bord; discipline.

Renvoi, 284.

SECTION II.

DEVOIRS DU CAPITAINE PENDANT LE VOYAGE.

I. — Obligation de se trouver à bord à l'entrée et la sortie des ports.

Règle, 285. — Pilotes 286. — Le capitaine cesse-t-il d'être responsable par la présence du pilote à bord? Discussion, 291.

II. — Obligation de pourvoir à la conservation du navire.

Obligation du capitaine à cet égard 293.

III. — Obligation d'adresser à qui de droit, avant le voyage de retour, l'état du chargement.

Art. 235 C. com., 294.

IV. — Défense de faire un commerce particulier.

Défense, 297. — Exception, 298 à 300.

V. — Obligation de finir le voyage commencé, 302.

VI. — Défense de vendre le navire.

Art., 237 c. com., 303. — Qu'est-ce que l'innavigabilité, 304. — Sa constatation légale, 305. — Nullité, 306.

VII. — *Défense d'abandonner le navire.*

Art. 241, C. com. 307. — Avis de l'équipage, 308. — Consignation de cet avis 309.

VIII. — *Devoirs du capitaine dans certains cas accidentels.*

1° Relâche, 311. — Responsabilité en cas de non-déclaration 314.
2° Naufrage, 315. — Rapport du capitaine, 316. — Deux arrêts de Douai, 320.
3° Jet et sacrifices volontaires, 321. — Règles à suivre, 323-324.
4° Démâtages suivis de sacrifices, 325.
5° Incendie, 326.
6° Blocus, 328.

CHAPITRE V.

DES DEVOIRS DU CAPITAINE A L'ARRIVÉE

I.

VISA ET RAPPORT DE MER.

1° *Visa*, 330. — Ne dispense pas du rapport, 332.
2° *Rapport de* mer, 333. — Énonciations qu'il doit contenir, 337. — Pièces à l'appui, 339. — Délai de 24 heures, 341. — Omission du rapport, 342.
3° *Rapport aux autorités maritimes.* Circulaire ministérielle du 25 novembre, 1845. 343.
4° Rapport à la douane, 344.

II.

MESURES DE POLICE SANITAIRE.

Loi du 3 mai 1822, 345. — Décret du 24 décembre 1850, 346.

III.

OBLIGATIONS COMME OFFICIERS D'ÉTAT CIVIL.

Renvoi, 348. — Testaments, 349.

IV.

SERVICE POSTAL.

Service postal imposé aux capitaines, 350.

V.

OBLIGATIONS ENVERS L'ADMINISTRATION DES DOUANES.

1re obligation, 351. — 2e obligation, 353. — 3e obligation, 354. — 4e obligation, 358. — 5e obligation, 363.

VI.

DU PILOTAGE A L'ARRIVÉE

Renvoi, 364.

VII.

DÉCHARGEMENT.

Permis de débarquement, 365.— Heures des déchargements, 366.— Lieu du déchargement, 367. — Débarquement en rade, 368. — Débarquements accélérés 371. — Précaution à prendre avant le débarquement, 373.

VIII.

DÉSARMEMENT.

Désarmement, 374. — Salaires, 375.— Invalides, 376.— Congédiement des marins, 377.

CHAPITRE VI.

CESSATION DES FONCTIONS DU CAPITAINE

I. — *Démission*, 380.
II. — *Congé*, 381. — Droits du capitaine congédié, 382.— Congédiement du capitaine copropriétaire, 386. — Question controversée, 389 — Congédiement indirect, 390.
III. — *Force majeure*, 391.
IV. — *Débarquement ordonné par l'autorité*, 392.
V. — *Vente forcée du navire*, 393.
VI. — *Interdiction et suspension*, 394.
VII. — *Perte du grade*, 395.

CHATEAUROUX. — TYPOGRAPHIE ET STÉRÉOTYPIE A. MAJESTÉ

A LA MÊME LIBRAIRIE

DÉJARDIN (J.), *avocat près la cour d'appel d'Aix.* — **Du commerce maritime**, 2e édition 1882, 3 volumes in-8..... 45 »

— Commentaire de la loi du 10 décembre 1874 sur l'**hypothèque maritime**, 1880, un volume in-8..... 9 »

BRAVARD-VEYRIÈRES et DEMANGEAT. — Traité de droit commercial. — **Du commerce maritime**, 1re partie, 1 volume in-8..... 5 »

CRESP, *ancien professeur à la faculté de droit d'Aix.* — **Cours de droit maritime**, primes, complété et mis au courant de la jurisprudence, par Fernand LAURIN, *professeur de droit commercial à la Faculté de droit d'Aix* (1874 à 1882), 3 volumes in-8..... 24 »

CAUMONT (Adrien), *avocat au Havre.* — **Dictionnaire universel de droit maritime**, ou point de vue commercial administratif et pénal ; 1859, 1 fort volume grand in-8..... 20 »

HERBAULT (Paul). — Commentaire de la loi du 10 décembre 1874 sur **L'hypothèque maritime**, 1879, 1 volume in-8..... 5 »

HOECHTER et SACRE. — **Manuel de Droit commercial français et étranger. — Droit maritime** — à l'usage des jurisconsultes et des commerçants, 1870, 2 volumes in-8..... 18 »

COUDER (Ruben de), *Juge au tribunal civil de la Seine.* — **Dictionnaire de Droit commercial**, industriel et maritime contenant la législation, la jurisprudence, l'opinion des auteurs, les usages du commerce, les droits de timbre et d'enregistrement des actes, enfin des modèles de tous les actes qui peuvent être faits soit par les membres des tribunaux de commerce, soit par les commerçants eux-mêmes, 3e édition dans laquelle a été refondu l'ancien ouvrage de GOUJET et MERGER, 6 forts volumes in-8..... 60 »

Châteauroux. — Typ. et Stéréotyp. A. MAJESTÉ.

UVa Law Library
3 5007 00019 01
HECKMAN
BINDERY INC.
OCT 91
N. MANCHESTER,
INDIANA 46962